

# EXCESSO DE ARQUITECTURA DE EXCESSOS?

## OBSERVAR MAIS E CONSTRUIR MENOS

Rafaela de Sousa Ramos

FAUP | Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura

Ano lectivo 2017/2018

Professor Orientador: Professor Doutor Manuel Augusto Soares Mendes



*What is happening today? What is happening now? And what is this 'now' which we all inhabit, and which defines the moment in which I am writing?*

Michel Foucault, *Imagining the Modern City*, p. 20.

*Com todo o respeito, as cidades de fábricas são molhos de vermes. Saímos da serenidade do campo e, de repente, somos sacudidos e batidos por um furacão uivador de tráfego. Lutamos cegamente durante algum tempo para abrir caminho no meio do embate louco do metal, e depois, subitamente, o furacão extingue-se ao longe e estamos outra vez numa região rural serena e calma.*

John Steinbeck in *Viagens com o Charley*, p. 74.







David Hurn. *Arizona Trip*. 1979.

## Resumo

A presente dissertação evolui numa tentativa de encontro do eu, enquanto elemento vivente e agente no processo de fazer cidade. Este propósito, que foi ganhando firmeza aquando do encontro de novas formas de ler, pensar, observar e projectar (n)a cidade, levou a que fosse definida uma questão estruturante do curso da dissertação, papel e postura do arquitecto no presente: excesso de arquitectura de excessos?

Procurou-se responder à formulação a partir de estudos, observações e intenções criadas por entidades várias, contemporâneas ou não, na tentativa de validar e valorar a aprendizagem e clarificação de quais os valores e posturas a reter no espaço, no campo do eu, enquanto pessoa e arquitecta. Assim, para o efeito, colocou-se, procurou-se, movimentou-se uma possibilidade, uma hipótese de estudo veiculadora de uma perspectiva projectual num e para um contexto urbano real. A intenção projectiva aponta, assim, uma estratégia paralela à imagem e dinâmica urbana actuais, abrindo ao desenvolvimento da aprendizagem de novas formas de ver, observar e (não) construir na cidade.

## Abstract

The present dissertation evolves in an attempt to meet the self, as a living element and agent in the process of making city. This intent, which has gained importance in the encounter of new ways of reading, thinking, observing and projecting the city, led to the definition of a structuring question in the dissertation course, examining the role and posture of the architect in the present: excess of architecture of excesses?

We sought to answer the formulation from studies, observations and intentions created by various entities, contemporary or not, in an attempt to validate and value the learning and clarification of the values and postures to retain in the space, in the field of self, as a person and an architect. Thus, for this reason, a possibility, a hypothesis of study was placed, searched, moved in a projective prospective in/for a real urban context. The projective intention aims, in this manner, to formulate a parallel strategy to the current urban image and its dynamics, from which to learn new ways of seeing, observing and (not) building in the city.



---

EXCESSO DE ARQUITECTURA DE EXCESSOS?

OBSERVAR MAIS E CONSTRUIR MENOS

---

A presente dissertação encontra-se redigida ao abrigo do Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa de 1990.

Quando uma citação em língua estrangeira está inserida no texto principal, a mesma foi objecto de tradução.

## Sumário

|    |  |
|----|--|
| 6  | Resumo                                     |
| 7  | Abstract                                   |
| 15 | Apresentação                               |
| 17 | I Da dissertação, do problema              |
| 28 | Da estrutura                               |
| 31 | II Do problema, da armação                 |
| 33 | Cidade e arquitectura – projecto em Berlim |
| 35 | CARTA   DRAGONER AREAL, BERLIM             |
| 41 | Uma nota sobre Kevin Lynch                 |
| 47 | CARTA   O EXEMPLO DE BOSTON                |
| 51 | Cidade e arquitectura – experiências       |
| 52 | Recetas Urbanas – Santiago Cirugeda        |
| 55 | CARTA   LA CARPA e LA FABRIKA              |
| 59 | Lacaton&Vassal                             |
| 61 | CARTA   PRAÇA LÉON AUCOC                   |
| 65 | Christophe Hutin                           |
| 69 | CARTA   ORFANATO SKY                       |

|     |  |
|-----|--|
| 75  | Sobre cidade e arquitectura                  |
| 78  | Sobre o centro histórico e sua extensão      |
| 81  | CARTA   NUREMBERGA                           |
| 83  | Periferia: zona de maior potencial           |
| 87  | CARTA   CIDADE DE KANGBASHI                  |
| 91  | III Do problema, discurso crítico, projecção |
| 94  | Sim à <i>tabula rasa</i>                     |
| 97  | CARTA   PLANOS URBANOS DE LE CORBUSIER       |
| 103 | CARTA   LA DÉFENSE DE REM KOOLHAAS           |
| 105 | Não à <i>tabula rasa</i>                     |
| 107 | CARTA   RECONSTRUIR NA CIDADE                |
| 113 | Cidade individualização                      |
| 115 | CARTA   FILME <i>HER</i>                     |
| 119 | CARTA   <i>THE PEOPLE WALKER</i>             |
| 121 | Individualismo vs. <i>Commonality</i>        |
| 123 | CARTA   MAUER PARK, BERLIM                   |



|     |   |
|-----|---|
| 125 | IV De um olhar para Espinho                         |
| 129 | Estrutura e identidade – sobre a leitura da cidade  |
| 131 | Percurso azul – zona Centro                         |
| 141 | Percurso verde – zona Norte                         |
| 145 | Percurso laranja – zonas Centro e Sul               |
| 155 | <i>Notes on City Satisfactions</i>                  |
| 159 | Sobre o espaço urbano – <del>alameda 8</del> área 8 |
| 165 | Análise à proposta camarária                        |
| 169 | <i>The possible city</i>                            |
| 174 | Rua   |
| 177 | Árvore  |
| 181 | Espaços de estar e lazer                            |
| 182 | <i>Playgrounds</i> de Aldo van Eyck                 |
| 186 | Outros espaços comunitários na cidade               |
| 193 | Notas finais  |
| 205 | Lista e créditos de imagens                         |
| 210 | Referências e fontes bibliográficas                 |
| 219 | Apêndice 1   textos-memória                         |
| 227 | Apêndice 2   prospectiva, cartas e desenhos         |



## Apresentação

Com o término deste meu percurso académico, são vários os momentos de reflexão a ressaltar, de todo um contexto presente ao longo desta viagem que foi a aprendizagem do que é a arquitectura e do que nós, enquanto dinamizadores e emancipadores desta arte, podemos desenvolver na situação actual, com olhos postos no futuro, tendo sempre como referência elementos do passado.

Usufruindo de concretizações pessoais e colectivas e da aprendizagem ao longo destes anos académicos, são várias as certezas conseguidas, mas também algumas as perguntas às quais se tentam obter respostas, despertadas por experiências vivenciadas ou até emancipadas por este percurso que se encerra agora.

Tentar-se-á dar corpo ao pensamento que vai sendo desenvolvido ao longo deste trabalho – repartido por quatro partes –, com a intenção final de compreender melhor a cidade contemporânea, a população nela existente e a forma como esta está a ser projectada, sendo que, a possibilidade de excessos na arquitectura será colocada em causa, aquando da análise projectual de um centro urbano. O porquê da escolha desta estrutura prende-se ao facto de ser necessária uma armação que una diferentes ramificações de um mesmo problema, a partir de referências práticas, momentos da história e autores de diferentes áreas de estudo que juntos, e mesmo tendo diferentes opiniões sobre um tema em comum – cidade, arquitectura e indivíduo – desenvolvem pensamentos e experiências relevantes para a desconstrução do presente e pensamento de estruturas do futuro urbano e arquitectónico. Os elementos identificados como “cartas” desenvolvem dois papéis distintos na desenvoltura deste trabalho. Enquanto que as que se encontram no separador final “apêndice 2 | prospectiva, cartas e desenhos” testemunham o pensamento projectual do caso de estudo urbano (a cidade de Espinho), as que se encontram no decorrer da escrita descrevem exercícios contemporâneos, que validam o que está a ser apresentado em cada tema em desenvolvimento.

Desde questões sociais, tecnológicas e culturais, todas elas desenvolveram um sentido de globalização à qual a arquitectura e urbanismo também estão inseridos, tanto pelo desenvolvimento no passado e presente, como pelo papel que terão de ter no futuro. Estas quatro circunstâncias distinguem-se tanto pelas diferenças de escala, face aos exemplos e circunstâncias apresentadas, mas também pelos temas que descreverão, desde o urbano, arquitectónico e social. Todavia, existe uma base comum de procura e estruturação de um pensamento e método de estudo. O propósito deste trabalho será a tentativa de criação de respostas, a questões que foram sendo formadas com o crescimento e desenvolvimento pessoal e profissional, tendo por base o contexto actual, com todas as informações e realidades que nos rodeiam. Deste modo, o mesmo não tem como intenção principal a crítica ou julgamento, mas sim uma análise e reflexão sobre objectos contemporâneos, que se caracterizam pelas diferentes opiniões em diversas matérias, pelas argumentações várias e noções de positividade e negatividade em todas elas. É um assunto actual e, por isso, não possui ainda a clareza e síntese que a história incute. Por isso mesmo, mais do que uma resposta, pede-se sim consideração sobre o que é excesso e se o mesmo existe na cidade, a partir de formas de viver, desenhar e actuar, sugerindo-se diferentes pontos de vistas e acções, de forma a que também nós, enquanto profissionais, possamos criar mais em função do que observamos, e não tanto do que nos é proposto.

| DA DISSERTAÇÃO, DO PROBLEMA



O que é o excesso? Por excesso podemos assumir uma falta de moderação num determinado assunto ou acção. No entanto, tal entendimento parece demasiado vago para uma palavra que ilustra algo que ultrapassa o limite de uma hipotética escala definida pelo razoável.

Excesso pode assumir várias acepções, dependendo das circunstâncias que acompanham a realidade diária da contemporaneidade: o consumismo na sua componente mais geral, a informação que nos é partilhada e que nos chega a partir dos média de uma forma avultada e muitas vezes sem conteúdo jornalístico, as horas e quantidade de trabalho exigido, o tráfego, a poluição que leva ao tão conhecido Aquecimento Global, o mundo tecnológico que invade o nosso espaço, privacidade e poder de argumentação e decisão diária, com publicidade e informação manipuladoras, crises sociais, políticas e económicas em vários pontos do globo terrestre e que nos coloca em constante vigilância mas, ao mesmo tempo, apatia sobre estas mesmas situações, de tão “banais” que se tornaram, entre outras.

Com esta realidade a acompanhar diariamente o contexto mundial, são muitos os que se poderão retrair, enclausurados num mundo pessoal “ideal” de aceitação – cada vez mais fácil de alcançar, com todas as facilidades tecnológicas desenvolvidas –, permitindo pensar e viver (n)um optimismo irreal, fruto de toda a banalidade, representada pelas várias fontes e que, por consequência, retiram a destreza do poder de pensamento crítico, argumentação e acção que caracteriza a contemporaneidade.

*We are no longer in a state of growth; we are in a state of excess. We are living in a society of excrescence, meaning that which incessantly develops without being measurable against its own objectives. The boil is growing out of control, recklessly at cross purposes with itself, its impacts multiplying as the causes disintegrate.*<sup>1</sup>

Jean Baudrillard referiu, em 1989, a forma como o excesso se tinha apossado da sociedade contemporânea, referindo que tal situação detectada não era crescimento, mas sim esse tal excesso que aqui se tenta descrever e caracterizar. Observando tal pensamento, e notando que já se passaram quase

---

<sup>1</sup> Jean Baudrillard in *Looking Back on the End of the World*, p.29.

trinta anos desde que foi escrito, é importante reflectir se o que foi observado continua ou não presente na contemporaneidade. Por mais opiniões que existam sobre o mundo e sua sociedade estar a adaptar-se a viver sobre situações e realidades de excesso, é importante ter em atenção possíveis soluções que tentem melhorar o pensamento e acção das gerações futuras. O planeta Terra está a dar sinais de que os vários excessos poderão contribuir e desencadear situações e realidades negativas para a humanidade e natureza. Será importante criar uma cidade adaptável ao futuro e interrogarmo-nos *como é que uma boa cidade deve ser?* em vez de *como é que uma cidade funciona?*<sup>2</sup>

Ao observar e reflectir sobre diferentes lugares, é perceptível uma dificuldade sobre a forma de ver ou sentir o que nos rodeia. Há assim questões que solicitaram a pausa, ver para olhar, observar e reflectir, de forma a perceber, antes de mais o presente, com a sua actualidade e contemporaneidade.

O que acontece no presente?

Como é definida a actualidade?

Como se vive a contemporaneidade?

Estas três perguntas, por mais gerais que possam parecer, remetem-nos o olhar para o que nos circunda. Tal exercício está, aparentemente, cada vez mais em desuso, uma vez que se sente e visualiza a pressão, destabilização, urgência e ansiedade com que as pessoas se deslocam, comunicam, ouvem, trabalham e até comem!, sem darem grande importância ou tempo devido a momentos essenciais de estabilização e reflexão. Observando núcleos urbanos de média e grande dimensão, assim como gerações mais jovens, de uma época de quase total dependência para com a tecnologia e (parte) da vida ligada, quase que vitalmente ao mundo virtual, poderá ser possível observar como a maioria dos casos se desconecta da comunidade, do espaço físico e social, tendo estas acções resultados imagináveis, como a solidão, o desinteresse pela realidade da restante sociedade (por mais próxima que esta se possa encontrar), uma monotonia do quotidiano vivido, a falta de compreensão e acção sob possíveis situações do dia-a-dia, o desinteresse pela ideia de comunidade, entre outros. Curioso é que, da mesma forma que ao

---

<sup>2</sup> Kevin Lynch in *City Sense and City Design*, p. 351.



que foi descrito, percebe-se também que nunca foi possível viver num contexto de pesquisa, troca e uso de informação como nos dias de hoje. Questões como *o que fazer nos 15 minutos de pausa no trabalho?* ou *como não viver deprimido?* são realidades acessíveis a qualquer um, apenas a uma distância do tão conhecido *clique*. E talvez seja aqui que o presente contexto volta a errar.

*Portanto, aqui estão diante dos nossos olhos, projectados separadamente, os grupos, as etnias, as idades e os sexos, as actividades, os trabalhos, as funções, os conhecimentos. Aqui está tudo o que é necessário criar num mundo, a sociedade urbana ou 'o urbano' desenvolvido. Mas esse mundo está ausente, esta sociedade só está diante de nós em estado de virtualidade. (...) Nas condições existentes, ela morre antes de nascer.*<sup>3</sup>

Quando Lefebvre se refere à sociedade e expressa que, perante tudo o que é visível a mesma só poderá estar *morta antes de nascer*, talvez o próprio queira com isto explicar que o contexto existente faz com que muitas pessoas já não vivam, mas sim sobrevivam, no sentido em que o mundo poderá ser de tal forma impessoal, desumanizado e *virtual* que as relações emocionais e sociais que caracterizam o homem tornar-se-ão extintas (ou quase) e uma realidade que agora ainda nos pertence, passará a fazer parte de um momento da história, onde quem observa do exterior não conseguirá sentir interacção com o descrito. Com a globalização sentiu-se uma atenuação e homogeneização das diferenças. O generalizar empobreceu a potencialidade de possíveis acções. Por estas mesmas razões, sente-se uma ideia de optimismo falso face à contemporaneidade sentida, quando o que se experiencia muitas vezes são pensamentos de dúvidas e incertezas, com constantes interrogações e procura de respostas inexistentes. É necessário observar a cidade – o *habitat* do homem – e perceber de que forma o seu desenho, estrutura, função e contexto não precisam de ser alterados para o bem-estar da sociedade.

---

<sup>3</sup> Henry Lefebvre in *Direito à Cidade*, p.102.

*Contemplar cidades pode ser especialmente agradável, por mais vulgar que o panorama possa ser.*<sup>4</sup>

A cidade é um núcleo de grande importância para o desenvolvimento social, mas também arquitectónico, sendo este espaço uma aglomeração de conjuntos históricos e tradições, onde é sentido um desenvolvimento constante no que toca à improvisação, melhoramento e experimentação de modelos, funções e movimentos contemporâneos. A cidade é onde a maior parte da população mundial vive e trabalha, não havendo melhor local para a troca de conhecimento, cultura e experiências de várias naturezas. Por isto mesmo, é com naturalidade que se afirma que estas superfícies terrestres, reiteradas pelo homem, são espaços cruciais para o seu desenvolvimento, onde se colectam memórias, se assistem a situações que se tornam parte da história e onde é sentida uma pertença individual num contexto colectivo e globalizado de situações várias. Em todas as cidades de média e grande escala, assim como nas várias metrópoles mundiais, há factores comuns que unem, positiva e negativamente estas urbes e seus habitantes, tais como a rede de transportes públicos, e restantes infra-estruturas necessárias às várias necessidades dos seus frequentadores, equipamento, como espaços culturais e de lazer, segurança optimizada, menor risco de catástrofes naturais, maiores oportunidades de emprego; mas também existe uma cada vez maior hierarquização de classes sociais, o tratamento visual apenas em áreas-foco, de modo a proporcionar uma imagem turística imaculada, comércio cada vez mais *standardizado*, menor contacto e interação humana em espaços colectivos ou mesmo entre vizinhos, a grande quantidade de poluição sentida, excesso de população localizada, falta de espaços verdes e de estar, muito trânsito, custo de vida cada vez mais alto, entre outros.

É defendido por Carlos Caro e Juan de las Rivas que *produzir urbanismo e arquitectura que se apoia na cidade existente, tentando prolongá-la, completá-la e recreá-la*,<sup>5</sup> criando estabilidade, imagem e funcionamento vários é o princípio base numa cidade, de forma a criar espaços arquitectónicos e redescobrir os espaços públicos. É preocupação dos

---

<sup>4</sup> Kevin Lynch in *A Imagem da Cidade*, p.9.

<sup>5</sup> Carlos Caro e Juan de las Rivas in *Arquitectura Urbana*, p.9.

urbanistas pensar e criar o desenho, estrutura e funcionamento de uma cidade, a partir de planificação de aspectos relacionados com a rede viária, iluminação, espaços públicos e privados, pavimentação, entre outros. Já a arquitectura acaba por contribuir com o edificado necessário, de forma a proporcionar comodidade, beleza, estruturação e coesão ao plano anteriormente estabelecido. Quando estas bases são criadas, “resta” aos habitantes e visitantes dar vida à cidade, através do movimento, dos ruídos, dos fluxos, usufruindo dos espaços e criticando o que poderá faltar ou ser necessário mudar, pois uma cidade é um elemento em constante mutação, uma acumulação de fases, reunindo a história através das memórias, dos momentos, das gentes, mas também do edificado que vai perdurando no tempo. A cidade acaba por ser, em parte, *uma imagem desejável (...) que celebra e amplia o presente, ao mesmo tempo que estabelece conexões com o passado e futuro.*<sup>6</sup>

*Penso que hoje em dia o planeamento urbano está apenas a propor aos arquitectos que coloquem objectos como bolos nas prateleiras de uma pastelaria, e cada um tenta fazê-lo da forma mais incrível. Como resultado, não há relação entre os edifícios e não há urbanismo (...) há apenas maquetes que aparentam ser edifícios.*<sup>7</sup>

Todavia, nem sempre as ideias e propósitos iniciais para uma cidade são executados de acordo com esses mesmos princípios, tanto pela alteração de ideias para um determinado espaço e situação, como pela forma de projectar dos arquitectos e urbanistas, que acabam por definir muitas das sensações, condições e modos de viver numa cidade. O presente contexto de algumas cidades é prova dessa tal alteração da essência do propósito final de um edifício e espaço comum, urbano e público. Jean-Philippe Vassal reflecte sobre esta situação, assim como Rem Koolhaas quando afirma que os escritórios de arquitectura *estão ligados por uma consciência colectiva de que algo vai mal na arquitectura e que só pode ser corrigido perante os seus esforços.*<sup>8</sup> Ora,

---

<sup>6</sup> Kevin Lynch in *De Qué Tiempo és Este Lugar?*, p. 2.

<sup>7</sup> Jean-Philippe Vassal in *Indexnewspaper*, nº4.

<sup>8</sup> Rem Koolhaas in *Três Textos Sobre a Cidade*, p.57.

com estas duas declarações, em conjunto com alguma realidade observada, percebe-se uma preocupação geral no facto de a arquitectura possuir cada vez menos trabalho de desenvolvimento e relação com a envolvente, com o contexto onde se insere, com o urbano, com as necessidades da população, havendo em vários momentos uma preocupação absoluta pela imagem visual apresentada. O programa, a forma como o mesmo é disposto, a qualidade dos espaços e a efemeridade que podem ter face às necessidades do habitante/visitante acabam por perder consideração e importância. Segundo Jean-Philippe Vassal, a arquitectura deveria ter um interesse principal não no *edifício em si, mas no que ele produz em termos de relações, qualidades e condições de vida*.<sup>9</sup>

Tais situações acontecem em diversos contextos urbanos, de maior e menor escala. Por vezes, é sentido que as cidades preferem fazer novo, sem olhar em redor e perceber o que poderá ser necessário melhorar, requalificar e/ou modificar no que já existe e que faz parte da vida e identidade da cidade. Ao se fazer novo, é criada uma nova imagem num local específico, que servirá de chamariz para habitantes, visitantes e possíveis empreendedores que se vão aglomerar neste novo espaço. Todavia, o que resulta, de facto, da prática de uma arquitectura e urbanismo desta categoria? Talvez apenas uma imagem contemporânea, com elementos novos e polidos com ângulos e formas de construir de vanguarda. Como resultado, a identidade de uma cidade poderá começar (ou continuar) a desaparecer, com momentos de enraizamento em proeminência de serem esquecidos por aqueles que, por furtivo de factores como a deslocação do comércio para outros locais com maior afluência ou a (re)colocação de serviços de primeira importância em novos espaços, acabarão por frequentar cada vez menos momentos outrora caracterizadores da cidade. Assim, e ao desaparecerem rostos e lembretes de um passado de identidade local, ficar-se-á com um punhado de imagens *standard*, mercantilizadas e chamativas ao turismo local e sazonal. Tal imagem e realidade poderá estar ou vir a ser sentida em Espinho, uma cidade à beira-mar, conhecida pela prática piscatória, pela restauração ligada ao mar, turismo sazonal, comércio local e sua linha ferroviária. É precisamente este último elemento que suscitou alguma insegurança sobre o futuro da imagem e dinâmica da cidade uma vez que,

---

<sup>9</sup> Jean-Philippe Vassal in *El Croquis* nº 177/178, p.31.

com o rebaixar da linha, foi ressaltado um vazio central na cidade que serviu de imaginário para um novo local de atracção da cidade. Todavia, o mesmo poderá desencadear três situações futuras previsíveis: a criação de um novo centro, o descuido pelo tratamento de momentos importantes e de valorização noutros pontos da cidade e um maior distanciamento das zonas Norte e Sul da cidade, face à zona Centro, que resultará num ainda mais sentido afastamento dos vários grupos de habitantes a viver nestes três diferentes momentos, numa hierarquização social e num ainda menor cruzamento social e cultural. A ideia de comunidade, de troca de conhecimentos, de valores, de unificação de uma só cidade poderá ser perdida.

Para que este estudo pudesse ser desenvolvido foi importante, para além de uma observação *in loco* – através da realização de vários estudos em diferentes percursos e momentos na cidade – a análise da evolução da cidade, a partir de cartografia variada, resultado das observações efectuadas ao longo de décadas, sobre o aumento populacional e do edificado sentido na freguesia e concelho\*. A consulta de elementos bibliográficos referentes a Espinho foi relevante para uma melhor percepção das diferentes práticas e dinâmicas caracterizadoras da cidade. Ao conjugar todos estes elementos, foi possível criar uma comparação e entendimento da evolução social, urbana e arquitectural da cidade, entendendo a sua imagem e analisando de que forma possíveis mudanças urbanas e arquitectónicas poderão influenciar no seu futuro, identidade, ideia de comunidade, de estabelecimento e tradição que tanto lhe são características. Ainda sobre a mesma, a importância do acesso a documentos e desenhos referentes ao ReCaFE – Requalificação do Canal Ferroviário de Espinho –, a faixa urbana conhecida como alameda 8 e resultado da mudança da linha ferroviária para o subsolo.\* Com o estudo

---

\* Serve o presente momento para agradecer ao Museu Municipal de Espinho – Fórum de Arte e Cultura de Espinho, nomeadamente ao Dr. Paulo Boto, do departamento do Arquivo Municipal, a ajuda prestada face à recolha e consulta de cartografia variada, relativa a diferentes momentos históricos da cidade de Espinho. Da mesma forma, e em referência ao projecto da ReCaFE, o agradecimento pessoal a toda a equipa do escritório de arquitectura RDLM, em especial ao arquitecto Rui Lacerda, pelos desenhos, escritos e ajuda prestada na compreensão e assistência ao projecto referente à proposta de requalificação arquitectónica e urbanística para a cidade espinhense.

destes elementos, tornou-se mais clara a intenção da Câmara Municipal para este local, tal como a abordagem dos vencedores ao concurso de requalificação. Mais do que classificar ou criticar o projecto vencedor, o processo e estudo realizados assumirão este mesmo projecto, focando-se na análise do restante território da cidade, procurando momentos que elevem a identificação caracterizadora de Espinho e dinamizando possíveis momentos outrora importantes e actualmente esquecidos ou inutilizáveis.

Para o trabalho aqui apresentado, foi necessária a leitura de escritos relativos à arquitectura, urbanismo, cidade e sociedade. Apesar de toda a pesquisa realizada, existem quatro autores que mostraram ser cruciais para a capacidade de ordenar pensamentos, validando algumas interrogações pessoais com as suas opiniões, críticas e propostas aos problemas desencadeados por estes mesmos assuntos. Estes autores, ligados à prática arquitectónica de diferentes formas, elevaram o seu pensamento ao contexto contemporâneo, mesmo que alguns dos seus escritos nos remetam para o século XX. É sentido que muitos dos assuntos e problemas suscitados neste período temporal continuam tão ou mais activos e presentes na actualidade. Dois desses autores são o urbanista, arquitecto e teórico americano Kevin Lynch<sup>10</sup> e o filósofo marxista e sociólogo francês Henry Lefebvre.<sup>11</sup> Ambos, e apesar de se terem expressado em diferentes áreas de estudo, remetem-nos para problemas essenciais na cidade, como Lynch que defendia, entre outros, a percepção do contexto e forma urbanas e suas respectivas consequências para o desenho das cidades, a partir de estudos pioneiros sobre os seus crescimentos, imagens, ambientes e desenhos das paisagens construídas – as mesmas deveriam ser, num contexto conceptual e funcional, como a própria paisagem natural, onde nada é forçado e tudo tem um papel a desempenhar, uma linha de orientação, de conexão e inter-relação com a envolvente. Já no caso de Lefebvre, com a tão conhecida ideia de *o direito à cidade*,<sup>12</sup> o próprio exaltou a importância que esta afirmação possui para toda a sociedade e população detentoras do referido direito à vida urbana. Elevando questões de

---

<sup>10</sup> Kevin Lynch, (Chicago, EUA, 1918 – Massachussets, EUA, 1984).

<sup>11</sup> Henry Lefebvre, (Hagetmau, França, 1901 – Navarrenx, França, 1991).

<sup>12</sup> Referência ao livro escrito por Henry Lefebvre *O Direito à Cidade*, publicado pela primeira vez em 1968, com o título original francês *Le Droit à la Ville*.

consciência social e revendo programas políticos, reflexões, críticas, estudos sobre o homem e seu comportamento e relação social, *em busca de uma condição de humanismo e de uma democracia renovados*,<sup>13</sup> o autor assumiu assim uma ligação constante entre a filosofia, a cidade e o homem, sendo crucial haver uma *reflexão teórica para uma possível ação prática*.<sup>14</sup>

Os restantes dois autores, mais contemporâneos, manifestam, da mesma forma, críticas, propostas e teorias sobre a cidade do presente. Marc Augé,<sup>15</sup> etnólogo e antropólogo francês descortinou a ideia de *não-lugar*,<sup>16</sup> ao utilizar este termo para “denunciar” casos e elementos tidos como transitórios, com pouca relevância e posição para serem definidos como “lugares” da cidade. Partindo de áreas das ciências remetidas ao estudo do homem em todas as suas valências, dimensões e características, Augé mostrou ser determinante para a compreensão de espaços que não correspondem – ou pelo menos não completamente – à complexidade dos contemporâneos existentes. Foi, da mesma forma, um elemento importante na passagem para o último autor de relevo, o arquitecto, urbanista e teórico holandês Rem Koolhaas,<sup>17</sup> que ao longo de décadas foi revelando críticas e, consecutivamente, propostas ao mundo contemporâneo observado. Desde questões como o *espaço-lixo*, de alguma forma em ligação com a ideia de *não-lugar*, até à *Cidade Genérica* ou à questão de *grandeza*, (onde ironicamente defende que um edifício que contenha elementos como composição, escala, proporção e detalhe não pode ser englobado nos que almejam a referência à “grandeza”), passando pelo “velho debate” sobre a preservação de construções históricas e de essa prática resultar em situações que inércia e de não desenvolvimento social e construtivo nas cidades – Rem Koolhaas demonstrou ser, por diversas vezes, a favor do princípio de *tabula rasa* – o seu legado teórico, mais do que a concretização prática no escritório OMA, revelou ser despertador e

---

<sup>13</sup> Henry Lefebvre in *O Direito à Cidade*, p. 7.

<sup>14</sup> Henry Lefebvre in *O Direito à Cidade*, p. 7.

<sup>15</sup> Marc Augé. (Poitiers, França, 1935 –)

<sup>16</sup> Referência à ideia expressa no livro de Marc Augé *Não-Lugares – Introdução a uma antropologia da sobremodernidade*, publicado pela primeira vez em 1992, com o título original francês *Non-Lieux, introduction à une anthropologie de la surmodernité*.

<sup>17</sup> Rem Koolhaas. (Roterdão, 1944 –)

emancipador de uma maior convicção, quanto ao que era observado de forma individual.

De uma forma geral, e ressaltando toda a pesquisa realizada, foi possível possuir mais certezas sobre a questão de um possível “excesso de arquitectura de excessos”, onde a necessidade de um maior exercício prático de “observar mais e construir menos” poderá revelar-se essencial na reconstituição da actualidade arquitectónica e urbanística da cidade, desencadeando uma análise e possibilidade de debate sobre a contemporaneidade.

## Da estrutura

Ao longo do desenvolvimento deste trabalho, foi sentida a necessidade de ser criada uma divisão formal, ordenando de melhor forma o método de trabalho proposto. São quatro as partes a ser desenvolvidas, a partir de estudos teóricos, de experiências práticas e do estudo *in loco* do caso urbano de Espinho, onde se estabelecem relações e paralelismos com o aprendido até então. Cruzam-se elementos do passado e do presente, de forma a entender como surgiram questões a ser debatidas na actualidade e de que forma é que as mesmas foram e estão a ser trabalhadas. Este é um tema actual mas que remonta ao passado. Assume-se, desde já, uma postura flutuante, que procura respostas em vários momentos e locais, unindo diferentes áreas de estudo e personalidades.

A primeira parte “Do problema, armação” inicia-se com a pergunta “o que é o excesso?”, que criará a base de pesquisa e argumento facultada ao tema a ser aqui desenvolvido. A ideia de excesso foi suscitada aquando de um programa de intercâmbio sendo que, e face à nova realidade sentida a nível pessoal e educativo, começou a ser despontada uma ideia de confrontação sobre o que se observava na cidade, numa possibilidade de exagero praticado na arquitectura e urbanismo. Com esta reflexão, não se tentou procurar, necessariamente, respostas concretas ou modos de agir soberanos na cidade, mas sim a possibilidade de, findado este percurso, poder haver uma reflexão



individual e colectiva sobre uma situação visível, que se apresenta em diferentes escalas e momentos nas cidades e metrópoles da contemporaneidade, tentando provocar pensamentos, reflexões, opiniões e suscitar novas concretizações projectuais que acabem por enaltecer outros elementos e vontades do presente.

A segunda parte do trabalho “Da dissertação, do problema”, é iniciado com o momento que contrasta o antes e depois do eu individual. A experiência na cidade de Berlim e o processo projectual desenvolvido, deram validação e nomeação de um problema despertado anteriormente e que tomou voz e corpo durante a estadia nesta nova cidade, com toda a informação que a mesma facultou. Foi criado um problema, que revelou ser possível de interrogação e creditação quando foram encontradas experiências projectuais e modos de pensar e agir que, baseados na interpretação individual da palavra excesso, têm sugerido alterações aos padrões criados para a cidade. Pela sua criatividade, modo de pensar e de agir, demonstram ser essenciais para o fortalecimento de situações práticas necessárias à compreensão de novas formas de actuar na cidade, e consecutivamente, população aí residente. São eles os arquitectos Christophe Hutin, Santiago Cirugeda, representando o colectivo Recetas Urbanas e a dupla de arquitectos franceses que compõe o escritório Lacaton&Vassal. Tentar-se-á ainda perceber algumas das dinâmicas assumidas pelas diferentes partes constituintes de uma cidade, descortinando de que forma é que as mesmas estão a ser pensadas e desenvolvidas, apelando a opiniões e projectos de arquitectos, como é o caso de Rem Koolhaas, sobre a forma de observação, projecção e desenvolvimento do centro histórico e periferia.

Na terceira parte “Do problema, discurso crítico, projecção”, será focada uma questão urbanística e arquitectónica que vem sendo interrogada e debatida dentro das áreas da arquitectura: o princípio de *tabula rasa*. Existindo profissionais que concordam com a sua prática, como são os casos de Le Corbusier e Rem Koolhaas, mas havendo também os que discordam, como Anne Lacaton, Jean-Philippe Vassal e Christophe Hutin, é relevante entender os diferentes discursos e formas de actuar na cidade, podendo, dessa forma, criar uma ideia de projecção mais real e coesa com os próprios fundamentos individuais. Igualmente, a forma como a sociedade se tem desenvolvido nos

centros urbanos, quais as suas posturas, formas de agir, habitar e conviver na cidade são preocupações reais assumidas por vários urbanistas e arquitectos, como é o caso do Atelier Bow-Wow, que afirma que, face à realidade observada de uma cada vez maior individualidade populacional na cidade, o arquitecto – que também provocou esta verdade –, deve desempenhar um papel desafiador, de tentativa de alteração destes mesmos comportamentos com a sua prática profissional. Em suma, estes temas mostram um papel despertador e emancipador na forma como a projecção numa cidade deve ser imaginada, observando diferentes momentos e produzindo uma solução que vise mais do que o programa apresentado, na sua forma mais imediata.

A quarta parte do trabalho, “De um lugar para Espinho”, incidirá num momento real de estudo, onde se advém a possibilidade de alguma atitude de excesso em relação ao plano elaborado para a requalificação da área longitudinal, resultado do rebaixamento da linha ferroviária. Para que fosse entendido em que contexto urbano este projecto propõe uma reforma de dinâmicas e talvez mudança de identificação da cidade, foram realizados diferentes estudos no local, com percursos de observação e apontamento de situações existentes (a partir de desenhos, esquemas, estudos em planta e observações escritas), procurando a localização de serviços, equipamentos, comércio, jardins e a identificação de espaços de enraizamento, atravessamento, estadia ou identificativos da própria cidade, entre outros. Também foram procurados espaços vazios e abandonados, questionando qual o carácter e relação assumida com a população residente, e de que forma os mesmos poderiam ser também eles espaços activos na cidade. Kevin Lynch e Aldo van Eyck foram os precursores do entendimento de algumas formas de observação da cidade, a partir de casos práticos, mas também de estudos teóricos importantes para o entendimento da estrutura, relações, fluxos e modos de actuar, princípios-base, iniciativas e observações a ter e desenvolver numa cidade, formando uma melhor imagem da mesma, em parceria com a comunidade e suas necessidades, opiniões e formas de estar e viver. Este trabalho, mais do que criticar o projecto vencedor acima referido, propõe a observação da cidade como um todo, com estratégias, criação e armação de método, de forma a perceber a leitura e caracterização de uma cidade – mais concretamente, de Espinho.

## II DO PROBLEMA, DA ARMAÇÃO



## Cidade e arquitectura

### projecto em Berlim

*If you give enough qualities and a range of capacity, then you provide maximum opportunities to everybody and the project will assume to be changed, transformed and re-appropriated.*<sup>18</sup>

Anne Lacaton e Jean-Philippe Vassal sempre se identificaram com propósitos como o de fazer mais com menos, de haver qualidade de espaço, independentemente da sua dimensão e possibilidade de alteração futura, de criação de espaços de transição entre o interior e o exterior, como os jardins-de-inverno, valorizando dessa forma tanto uma maior quantidade de espaço privado, uma melhor regularização térmica interior e uma possibilidade de integração de um espaço verde privado na cidade.

Com a oportunidade de realizar um projecto urbano e arquitectural na cidade de Berlim com o arquitecto Jean-Philippe Vassal, a partir de um programa de mobilidade, foi possível reflectir sobre diferentes formas de se observar uma porção de cidade, de como interpretar um programa e de como executar um projecto, tendo em conta o que nos é pedido, mas sem que com isso haja uma despreocupação ou mesmo omissão de valores importantes, tanto para o indivíduo, como para a comunidade em redor. Foi ao longo desta jornada, em comunhão com outros factores de observação e crescimento, que algumas perguntas e incertezas começaram a surgir, assim como respostas e convicções, que clarificaram modos de pensar e actuar e que desencadearam, em parte, o propósito deste trabalho.

Foi importante, com o projecto desenvolvido no distrito de Prenzlauer Berg, lidar com situações de pré-existência, onde demolir e retirar os pequenos negócios existentes do terreno em questão não era opção. A realidade era sim a de trabalhar a partir do existente, do que tinha sido estabelecido na cidade, reorganizando modos de ver, circular e actuar, densificando, mas sem

---

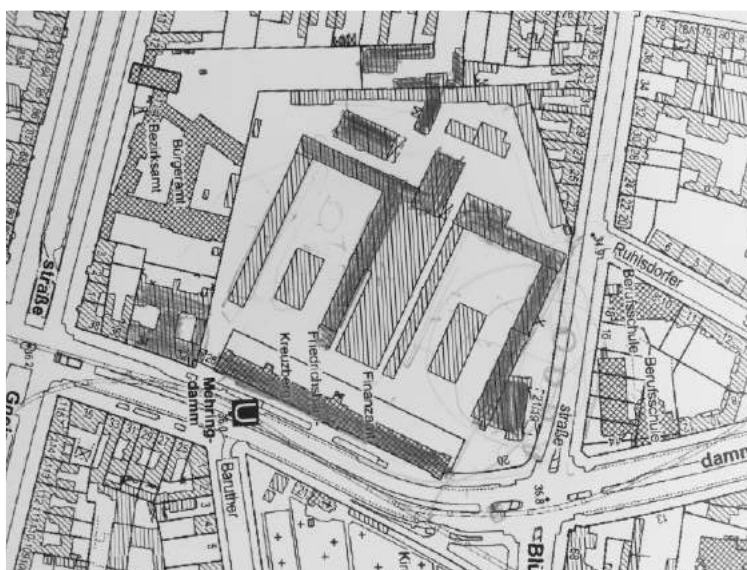
<sup>18</sup> Anne Lacaton in *El Croquis* nº 177/178, p. 11.

prejudicar ou retirar oportunidades a situações várias existentes, como edifícios históricos, os percursos, natureza existente, hábitos e quotidiano da comunidade. Como foi referido pelo arquitecto, numa das aulas de projecto acerca da cidade actual, *o necessário é uma abordagem que nos deva guiar a estar na cidade, no chão, e não apenas deslizando sobre ela*.

Berlim é uma cidade que se destaca através da sua história, desenvolvimentos e reformas elaboradas ao longo dos séculos, sendo que, após a II Guerra Mundial, foram enaltecidos meios que contribuíssem para o bem-estar comum do cidadão e habitante. Dessa forma, foram projectados diversos espaços pela cidade que criaram e propuseram o ideal de comunidade, de aproveitamento da rua, de praças, jardins, parques, do elemento verde e, através do uso desses mesmos espaços, o conceito de viver a cidade e na cidade. É verdade que, tal como a maior parte das cidades contemporâneas, Berlim apresenta um anel periférico urbano de grandes dimensões. No entanto, a história da cidade permitiu que se refizessem planos urbanos, sendo que, actualmente, a mesma pode ser classificada como um exemplo de cidade com vários centros urbanos. Desta forma, existem actividades, acontecimentos, equipamentos, serviços, comércio e zonas de estar, todos identificados com igual importância, cuidado, desenho, manutenção e uso, sendo fácil aceder a qualquer um destes elementos mencionados de bicicleta, caminhando ou utilizando os meios de transporte públicos de excelência que a cidade oferece.

Um dos ensinamentos que a cidade e a experiência projectual provocou foi a clareza com que um programa deve ser desenvolvido, tendo como principais motores as questões sociais, económicas, ecológicas e locais, de forma a que a qualidade (de vida, prazer, liberdade, relação com a natureza, acessibilidades, serviços) e quantidade (de superfície, metros quadrados, dimensões, número de habitantes, superfície de construção, de espaço aberto e de contacto visual com o céu) se desenvolvam em paralelo, usufruindo de todas as oportunidades e particularidades que o local da intervenção possui, sempre com atenção ao que a população residente entende como o melhor para o espaço em questão – os alemães colocam perguntas, dão a sua opinião, argumentam contra ou a favor, fazendo com que a sua voz seja ouvida, desenvolvendo um papel fundamental na cidade e respeito dos restantes intervenientes, de um qualquer projecto que envolva a vida dos cidadãos.

Dragoner-Areal, situada no distrito de Kreuzberg, é uma zona histórica de 47 mil metros quadrados, construída em 1853, com estábulos e cavalariças pertencentes aos guardas alemães. |<sup>1</sup> Depois da sua inutilização, a partir de finais do século XX, o lote acabou por albergar alguns espaços singulares, como um supermercado, uma discoteca, uma escola de condução de táxis, duas oficinas de mecânica e uma oficina de mármore, entre outras actividades de carácter mais temporário. No entanto, e devido à precariedade sentida – e sendo esta uma zona habitacional de referência e procura na cidade – o *Bundesanstalt für Immobilienaufgaben*<sup>1</sup> tentou vender o terreno em Fevereiro de 2015 a privados. A venda – que estava a ser negociada em trinta e seis milhões de euros, três vezes mais que o valor de mercado – acabou por ser negada pelo Comité Financeiro do Conselho Federal, o que permitiu oferecer novas possibilidades para o desenvolvimento desta parcela da cidade, caracterizada por ser um ponto de grande conexão com zonas importantes do distrito e seus habitantes.



|1

Esta primeira imagem demonstra a primeira abordagem do grupo ao local de implantação do projecto em curso. Como é visível, a forma pentagonal está circunscrita por três avenidas de grande largura, uma delas contém inclusive uma paragem de metropolitano, tendo sido observada no local o seu grande fluxo pedonal e automóvel. Os elementos preenchidos a mancha cinzenta mais escura, denunciam os edifícios necessários manter no projecto a criar.

<sup>1</sup> Agência de Imobiliário Federal.

Tendo em consideração os edifícios existentes no local, era intenção precisa do exercício manter todos os que fossem legais e históricos na nova construção, assim como dar melhores condições aos serviços já estabelecidos, sem com isto esquecer a densidade habitacional pedida – cerca de 1000 apartamentos, de diferentes tipologias –, com grandes zonas verdes, espaços permeáveis entre edifícios, luz natural acessível a todos os apartamentos e zonas de circulação, prazer e conforto nos espaços percorridos e habitados, e ainda concretizar o mote expresso no pensamento da dupla de arquitectos franceses – fazer mais com menos, criando casas generosas e de qualidade, com um financiamento reduzido e rendas acessíveis. Para isso acontecer, a base do trabalho seria o conhecimento profundo de Dragoner-Areal, falando com os habitantes, comerciantes, frequentadores do espaço e habitantes da zona em causa, tentando perceber qual o carácter, imagem e elementos necessários que os mesmos gostariam de poder usufruir naquele quarteirão. Realizou-se um trabalho *in loco*, percebendo melhor as escalas, materiais e processos de construção relevantes, de modo a conseguir identificar um método de pesquisa e trabalho para o projecto futuro. Esta identificação seria também conseguida com o estudo de referências do bloco habitacional berlinense, assim como os bairros habitacionais de referência arquitectónica. Após a esta pesquisa, era intenção do exercício que se entendesse a realidade actual, estudando situações existentes nesta cidade, sendo necessário reorganizar, expandido a partir do interior, para densificar, mas sem sacrificar os múltiplos potenciais já existentes: vazios, natureza, floresta, edifícios existentes e vida. Imaginar um apartamento *standard* capaz de responder a todas as exigências de uma família moderna, sendo depois a sua multiplicação e extensão interna a base para construir a nova planta deste espaço, num potencial de densificação sustentável e económica, foram os princípios tidos em consideração para a criação do projecto em estudo.



Depois de recolher toda a informação necessária, o grupo acabou por se identificar com a ideia de sobreposição em relação aos edifícios pré-existentes, através de uma estrutura leve, que em momentos específicos estabeleciam contacto com o solo – tanto por causa das acessibilidades, como também para evidenciar a escala humana – sem nunca elevar a estrutura a mais de 22 metros de altura, o máximo permitido por lei naquela zona da cidade. <sup>13</sup> <sup>14</sup> A circulação era realizada pelo sistema de galerias recuadas, tendo sido desenvolvidos dois modelos de apartamentos, com uma e duas frentes, convertidos nas diferentes tipologias exigidas. Para além da máxima transparência pretendida, criando uma relação próxima com o circundante, outra das exigências do trabalho era que todos os apartamentos tivessem, de alguma forma, um momento de transição entre o exterior-interior/público-privado. Foram criados jardins-de-inverno – varandas que acabam por ser um espaço permeável, pela possível passagem para o exterior e também de grande contacto com a luz natural – sem com isto deixar de ter a privacidade de um espaço interior, com vidraças a fechar o compartimento, se desejado. <sup>12</sup>



Colagens demonstrativas de diferentes apropriações do espaço habitacional, assim como a qualidade espacial após criação de jardins-de-inverno.



|3

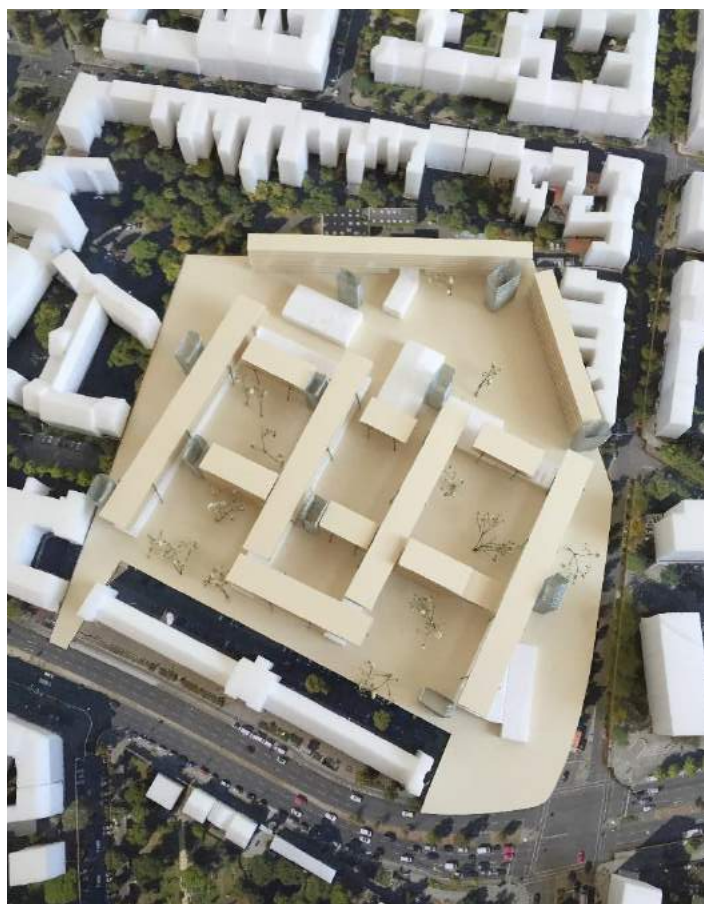
Esta *maquette* de trabalho, elaborada pelo grupo, ilustra a forma de pensamento elaborado para o programa a desenvolver. Representado em material branco estão todos os elementos pré-existentes no lote, enquanto que a castanho está representada a ideia edificatória, a partir de uma imagem simples e clara, com forte relação com os vazios criados entre si. Neste sistema de galerias, os acessos funcionam também como elementos de orientação e identificação do local.

Com as ideias presentes do arquitecto Jean-Philippe Vassal de como poderíamos partilhar o mínimo, era importante que a planta dos apartamentos fosse o mais versátil possível. Por isso mesmo, a estrutura construtiva foi criada em pilares, que iniciar-se-ia no solo até à altura máxima permitida. As paredes seriam assim apenas utilizadas em questões como a divisão de fogos. O único momento estável, excluindo as galerias de circulação, eram as infra-estruturas sanitárias e de águas para apoio na *kitchenette* criada. A partir daí, o habitante teria toda a liberdade para idealizar os espaços e circulações da sua habitação, podendo modificá-los de acordo com o as suas necessidades e estilo de vida.

Com esta experiência de projecto, e apesar de o princípio de investigação e reconhecimento do local terem sido bastante semelhantes ao que tinha aprendido até então, acabei por perceber que com a multiplicidade de estúdios e seus estudantes, de programas existentes na escola, de referências presentes e das muitas interpretações que podem ser encontradas para responder a um problema ou situação colocados, é grande a diversidade de respostas, não havendo necessariamente uma que se sobreponha a outra, uma vez que todas têm uma base de pensamento pertinente. Igualmente, o rigor exigido face a legislações, áreas protegidas, número de habitações a alcançar, tentativa de conhecimento de preços de materiais, metros quadrados, para além da grande questão da sustentabilidade e da criação de uma malha verde, cada vez mais importante nas metrópoles, clarificaram uma visão mais real do que é e como se pratica a arquitectura que, *ao contrário de uma pintura ou escultura, está ligada à função – tem de servir um propósito.*<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Catherine Sabbah in *Architecture d'Aujourd'hui*, nº 407, p.95.



|4

Nesta imagem, está representada a *maquette* final representativa do trabalho elabora pelo grupo. Novamente, é possível visualizar tanto os edifícios envolventes e pré-existentes, como a relação cheio-vazio caracterizadora do projecto. Num conceito de sobreposição, foi possível libertar o solo de outras construções, optando assim pela possibilidade de deambulação pelo espaço exterior público, que também sofreu reestruturações, de forma a cativar, melhorar e trazer mais segurança e confiança para todos aqueles que usufruem do mesmo.

## Uma nota sobre Kevin Lynch

Com o projecto prático realizado em Berlim, foi desenvolvido um estudo intensivo da imagem da envolvente urbana, de forma a ser entendido o carácter, função, necessidades, qualidades e características relevantes à ideia de projecto urbano e arquitectónico a ser criado no distrito de Prenzlauer Berg, em Dragoner Areal. Após a observação e exercícios de identificação de espaços e elementos relevantes ao projecto, foi perceptível que a cidade, enquanto espaço de desenvolvimento projectual, deve ser pensada num todo, como um espaço vasto, complexo e inscrito numa rede de objectos, imagens, elementos de maior e menor importância, com e sem identidade, rotinas e vidas individuais e colectivas associadas. Todavia, era necessária uma compreensão mais detalhada de conceitos e ferramentas de trabalho, de forma a desenvolver uma visão pessoal mais detalhada sobre a cidade. Kevin Lynch, nome irrefutável no desenvolvimento da “imagem” e “forma” da cidade, acabou por ser essencial na aprendizagem necessária pessoal.

Associado ao urbanista, está a ideia de que a cidade é um elemento em constante movimento e mudança. A sua forma deve advir de um desenho prévio que enalteça qualidades de ordem, estética e bem-estar social. Desse modo, é essencial a pesquisa, observação, e estudos prévios do espaço urbano em análise, juntando ideias e imagens, com participação activa de todos os seus intervenientes – arquitecto, urbanista e comunidade. Todavia, são vários os exemplos onde se observam situações de vazio, abandono e sem função nas cidades, associados a uma imagem de inércia face ao movimento, cada vez mais repetido de forma *standardizado*. Existe um esquecimento sobre as funções e propósitos fundamentais numa cidade – principalmente na zona periférica da mesma –, levando a que Lynch tenha afirmado que são *inúmeras as aldeias ou partes de cidade imagináveis, mas talvez não existam mais do que vinte ou trinta cidades em todo o mundo que tenham uma imagem consistentemente forte. (...) Todas as cidades famosas sofrem da mesma extensão indolente, sem rosto, dos seus arredores.*<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup> Kevin Lynch in *A Imagem da Cidade*, p. 97.

Uma cidade, para exibir uma estrutura e imagem identitárias, tem de possuir características e funções fortes e objectivas, de forma a que consiga funcionar em sintonia com o movimento e possíveis mutações do futuro. Assim, para além de questões como o tamanho, densidade ou forma, a mesma deve assumir uma imagem forte, baseada em três princípios-base: *identidade*, a partir da identificação de um objecto como entidade separável; *estrutura*, de forma a criar relações espaciais entre o objecto e observador ou entre objectos; *significado*, que advirá da relação entre observador e objecto.<sup>20</sup> O objecto (equipamento, edifício habitacional, espaço público, entre outros) e o observador (indivíduo ou comunidade do urbano) estão aqui retratados como dois elementos em constante relação entre si, o que valoriza ainda mais as afirmações, tanto de Kevin Lynch, como de indivíduos contemporâneos, como Santiago Cirugeda ou a dupla de arquitectos Bow-Wow, que defendem uma relação activa do indivíduo na comunidade e, consequentemente, na cidade, a partir da participação das actividades e mutações, elaborando planos de acção em concordância com as necessidades e desejos comuns.

De forma mais detalhada, existem elementos referenciados nos escritos de Kevin Lynch definidores da estabilidade da imagem forte e identitária procurada numa cidade, aquando da implementação destes no desenho projectivo. Baseado nos estudos realizados na cidade de Berlim, tal como no caso de estudo projectivo a ser analisado neste trabalho, foi sentida a necessidade de analisar em maior detalhe três dos cinco elementos<sup>21</sup> essenciais à identificação e estruturação da malha urbana e dinâmica diária, sendo que tentar-se-á, posteriormente, o seu estudo, análise e tratamento, num indicador de estratégia projectiva urbana: circulação, a partir das vias; espaços-chave de identificação e produção de actividades e relações, como *open spaces*, edifícios e estruturas marcantes de observação e estruturação da orientação urbana.

As “vias de circulação”, segundo Kevin Lynch, são os espaços urbanos de excelência, onde *as pessoas observam a cidade à medida que nela se*

---

<sup>20</sup> Referência ao pensamento de Kevin Lynch in *A Imagem da Cidade*, p. 16.

<sup>21</sup> Os cinco elementos referenciados por Kevin Lynch são: vias, limites, distritos, cruzamentos e elementos marcantes in *A Imagem da Cidade*, pp. 52-53.

*deslocam e outros elementos organizam-se e relacionam-se.*<sup>22</sup> O seu desenho, quando bem estruturado, tem uma forte influência nas decisões dos usuários, acabando por se naturalizar nas rotinas dos mesmos. Da mesma forma, a imagem visual é outra característica a ser estudada, pois ao ser planeada de uma forma coerente e em relação com a envolvente, como a concentração de uma actividade única (lojas de comércio, por exemplo), criar-se-á uma ideia de unidade e foco, proporcionando uma identidade forte e organizada. Existem outros elementos que contribuem para o carácter identitário de um objecto, neste caso da via de circulação: a árvore, criando profundidade, movimento e linearidade e a continuidade geométrica, material e visual, tanto nos edifícios, como nas ruas e passeios. Ao ser criada uma coerência visual, a via proporcionará uma distinção sensorial dos canais mais significativos e a sua unificação como elemento perceptual contínuo. Deste modo, é também importante que, num desenho urbano, exista a diferenciação hierárquica visual, de forma a que os usuários possam escolher e deslocar-se segundo um desenho estudado pelo profissional, a partir dos fluxos, sensações, intenções e espaços relevantes ao estar e usufruo comum. Sendo as vias *o esqueleto da imagem da cidade*,<sup>23</sup> em contrapartida Kevin Lynch identifica as linhas férreas como elementos de separação, causando rupturas urbanas e sociais entre as zonas formadas por esta também via de circulação.

Quando se projectam espaços que sirvam para a experimentação e produção comum, é frequente ser sugerido um “espaço aberto”, ou *open space*. Tal proposta deve-se ao facto de estes espaços, caracterizados por serem momentos vazios na cidade, desenhados e estruturados de forma a receber actividades variadas, possuírem uma forte relação com a criatividade, o imprevisível e de carácter temporário, apelando à iniciativa da comunidade para a elaboração de projectos de diferentes naturezas. Outrora, estes espaços eram caracterizados pela prática desportiva, praças centrais, zona de convívio, entre outros. Todavia, é defendido por Lynch o desenho *a favor da diversidade, experimentando novas tipologias, escolhas recreativas abertas, oportunidades que encaixem na diversidade real da cidade, pessoas e seus*

---

<sup>22</sup> Kevin Lynch in *A Imagem da Cidade*, p. 52.

<sup>23</sup> Idem, p. 100.

*valores*,<sup>24</sup> num ideal de acesso, visão, compreensão e manipulação de novas percepções e experiências. A comunidade tem assim um espaço na malha urbana que desafia à aprendizagem, envolvimento, autonomia, decisão local, criatividade e propósito dando, desta forma, mais relevância ao sentido de comunidade, crucial para contrariar a tendência impessoal sentida na vida urbana – *estabelecer comunidades locais, bairros e o sentido de local para que o indivíduo e família não ficassem perdidas no emergir de aglomerações urbanas*.<sup>25</sup>

Finalmente, os “elementos marcantes,” como determinado pelo urbanista, definem-se como pontos de referência para o observador. Estas situações, que muitas vezes se identificam como edifícios singulares, elementos escultóricos ou equipamentos públicos de excepção, são importantes numa cidade, uma vez que, como pontos de referência, servem como localizadores, orientadores e marcadores de momentos de relação observador-espaço urbano. Acresce à imagem de excepção os objectos que sejam referenciados como históricos ou que, por motivos individuais, tenham uma relação com um observador ou usuário. Os “elementos marcantes” também se distinguem através da altura, materialidade, desenho, originalidade, aspecto único e diferença visual da envolvente, contraste com o cenário em volta e relação visibilidade-distância – quanto mais longe for mirado, mais importante para a cidade e seus frequentadores será.

Outra das aprendizagens transmitida por Kevin Lynch foi a forma de observação e análise realizada em cidades, a partir dos seus diários de viagens, nomeadamente aquando de uma visita a Itália, entre 1952 e 1953. Ao registar, quase que diariamente, pensamento e observações, em texto, diagramas, perspectivas e desenhos de projecto, foi possível que o mesmo colecionasse uma vasta informação sobre cidade, paisagem, arquitectura e pessoas (modos de estar e usufruir da e na cidade, fluxos de circulação, entre outros). A partir destes diários, foi possível que o mesmo desenvolvesse uma ideia mais real do desenho da cidade e da forma como uma “boa cidade” deve ser desenhada.

---

<sup>24</sup> Kevin Lynch in *City Sense and City Design*, p. 92.

<sup>25</sup> Idem, p. 3.



Dentro dos textos escritos, existem pontos de observação nas quais Lynch incidia regularmente, talvez para que depois fossem desenvolvidas comparações às formas de estar e identidade da cidade. Espaços e seus usos, orientação, imagem de meia distância, detalhe ao nível do olhar, chão, actividade humana, trânsito, barulho e cheiro eram alguns desses pontos. A importância destes registos é também relevante para possíveis reformulações num espaço já existente, uma vez que a observação e anotação permitem que se tenha em consideração momentos, edifícios, actividades e fluxos diários, enquanto se desenvolvem imagens de situações a serem despontadas, face à inexistência e necessidade visível.

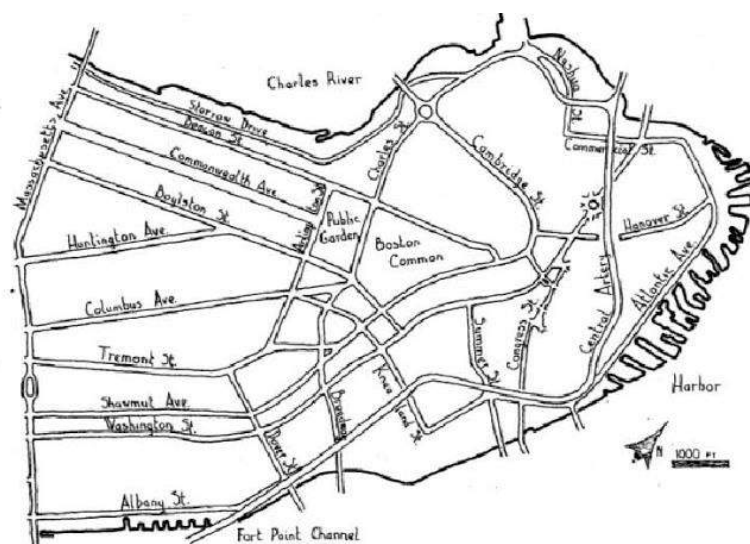
Com o trabalho de Kevin Lynch sobre a cidade, comunidade, e formas de actuar na mesma, foi possível criar uma imagem mais completa sobre o espaço urbano, seus elementos constituintes, desenho e forma. Com indicações mais teóricas, a partir dos seus apontamentos e escritos, e práticas, a partir dos seus desenhos e casos de estudo, foi-me possível desenvolver um estudo de observação, análise e projecção na cidade de Espinho [estudada na parte IV], convocando ideais de clareza de estrutura e identidade, intervindo no espaço público vazio e abandonado, em situações de segregação (linhas ferroviárias existentes), na imagem a renovar em diferentes espaços e edifícios, nas vias de circulação e na relação de maior proximidade da comunidade, a partir de iniciativas e actividades de carácter recreativo.



## CARTA | O EXEMPLO DE BOSTON

Ao longo do seu percurso profissional, Kevin Lynch teorizou sobre o conceito de cidade e sua imagem, detalhando propósitos e ideias nos seus escritos, desenhos, nomeadamente mapas, e fotografias. A sua intenção, ao realizar estudos *in loco* em diferentes cidades mundiais, era a de entender qual a forma de viver na cidade, como a mesma é experienciada no tempo, observada e descrita pelos seus habitantes. A relação entre a percepção humana, a forma e desenho da cidade eram alguns dos seus propósitos de observação e análise urbana.

O estudo da cidade de Boston, em particular a península central, adveio da mudança de Kevin Lynch para esta cidade, de forma a leccionar no MIT,<sup>1</sup> na década de 1960. Dessa forma, e em conjunto com os seus alunos, foi criada uma ocasião de trabalho relevante para a melhor percepção de como “a imagem da cidade” é observada, analisada e projectada.



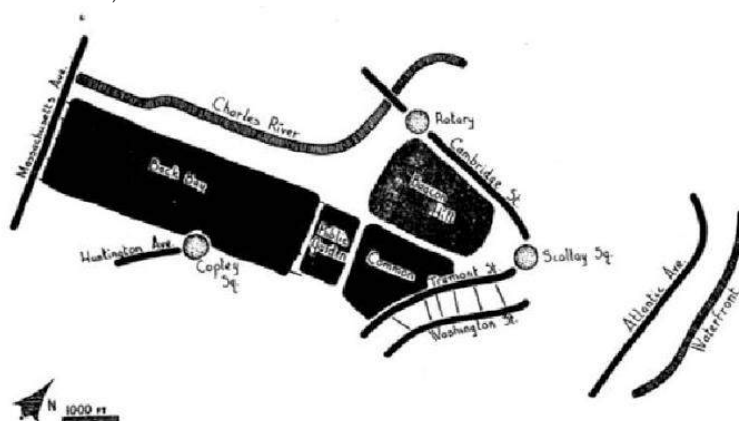
|1

Esta imagem representa um dos primeiros mapas-esboço realizados por Kevin Lynch na península de Boston, numa área caracterizada pela história que vem prevalecendo no tempo (algo incomum no panorama do país), pelos bairros residenciais e centro comercial urbano.

<sup>1</sup> Massachusetts Institute of Technology, Estados Unidos da América.

Como já referenciado no texto *uma nota sobre Kevin Lynch*,<sup>2</sup> o urbanista defendia o entendimento da cidade a partir de cinco elementos principais, constituintes da sua forma e imagem: vias, limites, distritos, cruzamentos e elementos marcantes.<sup>3</sup> Deste modo, e usando o termo imaginabilidade – *qualidade de um objecto físico que dá uma grande probabilidade de evocar uma imagem forte num dado observador*,<sup>4</sup> a partir da experiência no lugar e seu mapeamento mental – Lynch desenvolveu o estudo desta cidade americana, na tentativa de compreender como as pessoas sentem a cidade e usam esses sentidos para moldarem as suas rotinas e formas de estar no contexto urbano.

Boston é caracterizada pelos seus habitantes como sendo uma cidade geograficamente confusa, com limites e cruzamentos complexos, vias sinuosas, com grande contraste entre as largas ruas principais e as estreitas ruas laterais. Pelo facto de a área em estudo ser também um grande centro comercial urbano, é sentido um fluxo populacional constante. Geograficamente e visualmente, esta é uma área com bairros habitacionais de ocupação diversificada (com diferentes classes sociais relacionadas), permitindo a localização espacial a partir da imagem que cada uma destas zonas residenciais deixa vislumbrar, a partir do desenho das fachadas e sua manutenção. *Enquanto os bairros tendem a possuir clareza, o sistema de ruas em Boston é, geralmente, confuso.*<sup>5</sup>



|2

A presente imagem ilustra os momentos em Boston “que todos conhecem”. Os espaços de maior ocupação e circulação são os que se encontram próximos da linha de água, na fronteira terrestre-aquática e a área que compreende algumas das vias principais, com um desenho de paralelismo, comprimento e espaçamento atractivo a todos os que por aí circulam.

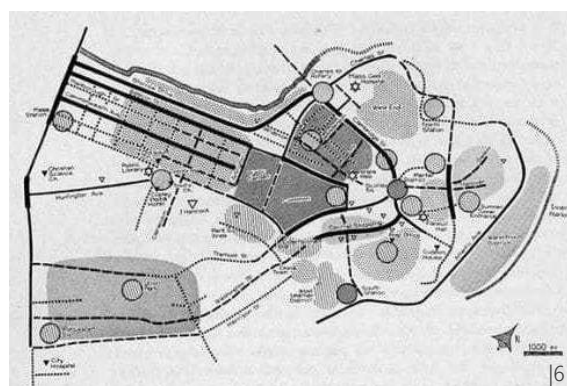
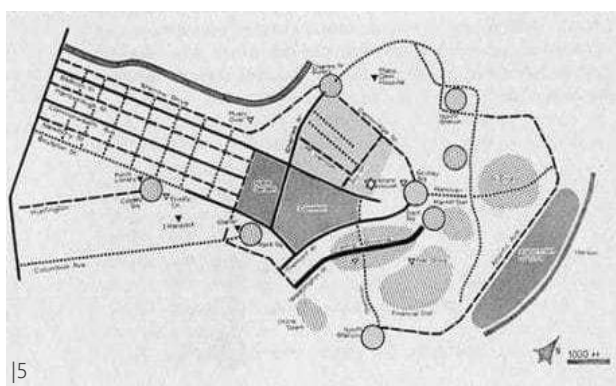
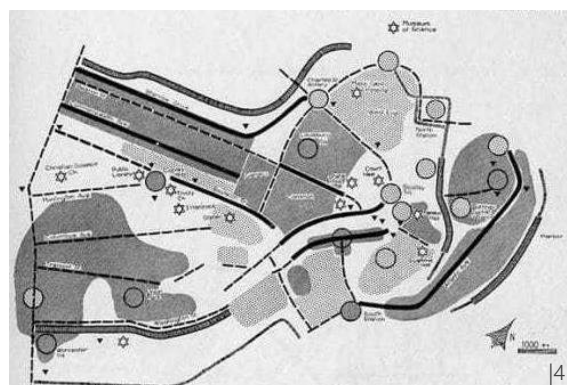
<sup>2</sup> Ver presente dissertação, p. 41.

<sup>3</sup> Pensamento de Kevin Lynch in *A Imagem da Cidade*, pp. 52-53.

<sup>4</sup> Idem, p. 17.

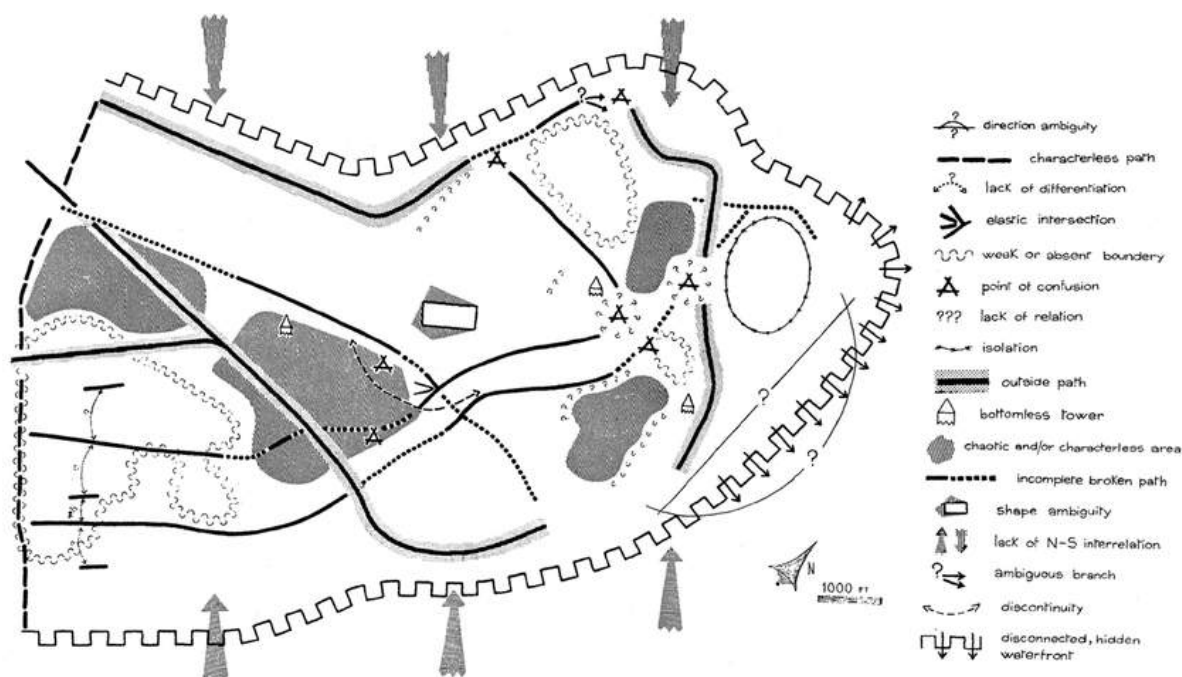
<sup>5</sup> Idem, p. 28.

Boston é também caracterizada como sendo uma cidade individual, com uma escassez de espaços abertos e de recreio. Outro factor a apontar é a omissão dos próprios habitantes de elementos urbanos e arquitectónicos relevantes, do ponto de vista urbano – foram realizadas entrevistas para perceber de que forma os residentes vêm e se movem na malha e espaços urbanos. Tal realidade foi apontada por Lynch em mapas de identificação, em baixo representados.



Os mapas esquemáticos aqui colocados demonstram diferentes formas de observação de uma igual parcela da cidade de Boston. Na imagem 13 é observada uma planta onde são rodeados os distritos representativos da cidade, na década de 1950. São visíveis linhas tracejadas e contínuas. Essas marcam a delimitação entre as áreas maior e menor possíveis de um distrito, comprovando a imagem confusa identificativa de Boston. No mapa 14, está representada uma imagem visual geral do terreno, com indicação de vias mais ou menos principais (a linha), limites, cruzamentos (com um círculo), bairros e elementos marcantes (com uma estrela de seis pontas). A partir deste esquema, a comparação com os dois mapas seguintes é inevitável. O mapa 15 representa a imagem visual da cidade, a partir de esboços de observação, enquanto que o mapa 16 deriva das entrevistas realizadas aos habitantes. Desta forma, é observável uma grande diferença visual, de identificação de diferentes espaços, equipamentos, momentos na cidade, relatando a ideia defendida por Lynch, onde afirma que uma cidade é um modelo de continuidade, com partes distintas interligadas.

Ao longo do estudo da cidade de Boston, foram algumas as semelhanças encontradas aquando da observação da cidade de Espinho. Lynch afirma, com base nas suas observações e entrevistas, que existem momentos na cidade norte-americana isolados de uso social e do "centro urbano", uma vez que possuem elementos divisórios ou de barreira entre áreas, tais como linhas ferroviárias, auto-estradas, falta de manutenção em bairros (nas suas fachadas, vegetação e materialidades), entre outros. A semelhança é grande na cidade portuguesa que, devido à linha ferroviária e à estratificação social em três zonas principais, exhibe dinâmicas e formas de estar díspares. Tal como acontece em Boston, onde foi desenhado um mapa com a identificação dos principais problemas assistidos tentou-se, a partir da observação *in loco*, também identificar diferentes momentos caracterizadores e necessários de mudança em Espinho criando, dessa forma, um potencial de estratégias de desenho projectivo.



17

O presente mapa mostra uma ideia de preparação de plano de actuação, face à análise realizada na cidade de Boston. Como é possível ler na legenda, são enunciados momentos ambíguos, ruas sem carácter, falta de diferenciação visual, fronteiras fracas ou inexistentes, pontos de confusão e falta de relação, isolamento, áreas sem carácter, ruas interrompidas, ambiguidade da forma, falta de inter-relação entre as zonas Norte e Sul, entre outros. Estes símbolos gráficos enumeram as dificuldades encontradas nesta secção urbana. Todavia, são também indicadores de mudança e planeamento, sendo um ponto de partida para futuras fundamentações e construções de planos de acção.

## Cidade e arquitectura

### experiências

A partir da experiência em Berlim, que colmatou numa aprendizagem mais apurada, honesta e real sobre a forma de pensar e actuar – uma vez que foi possível unir dois métodos de ensino e modos de reflectir, juntando uma maturidade desenvolvida ao longo de todo o processo –, tornou-se possível questionar a cidade contemporânea, de forma mais coerente e com alguma crítica associada.<sup>26</sup> Ao perceber que existiam situações na cidade susceptíveis à interrogação do seu carácter, imagem e propósito, foi importante compreender se essas mesmas situações poderiam estar de tal forma enraizadas no pensamento contemporâneo que não tinham forma de serem abandonadas (ou pelo menos repensadas) ou se, e por mais que esta fosse uma realidade assistida por muitos, haveria forma, indicação de pensamentos ou acções que tentassem criar novas formas de se (con)viver na cidade. Foi assim que, e depois de Dragoner Areal, de conferências assistidas e da troca de experiências constantes com o núcleo académico, para além da dinamização e modo de estar de Berlim e seus habitantes, me foi possível compreender a existência de entidades que, face a esta realidade também por elas observada, se têm vindo a manifestar através de “novos” modos de pensar e executar, dando assim possibilidade à sociedade de evoluir e procurar diferentes formas de habitar, trabalhar e conviver. A experiência em Berlim suscitou uma maior liberdade de pensamento e observação, mas foi através de exemplos como os apresentados neste capítulo, que me foi possível criar uma rede de novas situações, projectos e realidades que, enquanto membro da sociedade actual, me transportam para um ideal de cidade mais coerente.

---

<sup>26</sup> No caso específico da arquitectura, e como foi mencionado anteriormente, o excesso assistido actualmente pode surgir a partir da forma de pensar, projectar e construir de um arquitecto ou escritório por ele representado. Esta realidade é provocada por vários factores, entre eles as exigências dos próprios clientes (sejam eles privados ou públicos), o avanço da tecnologia construtiva que permite elevar a forma e desenho de um edifício ou ainda o possível excesso de ambição em nome individual e de competição visível entre escritórios de arquitectura.

## Recetas Urbanas – Santiago Cirugeda

Segundo o colectivo espanhol Recetas Urbanas, a cidade *é um organismo vivo que não pode ser completamente controlado ou planeado centralmente.*<sup>27</sup> Ao haver um crescimento e mudança do homem, uma grande parte da arquitectura projectada passou a estar focada noutros conceitos e bases de construção que outrora não eram sentidos, tais como são os casos da estética, da imagem e da forma. O colectivo, guiado por Santiago Cirugeda, desafia estas novas bases de trabalho, elevando a função, economia e comprometimento social como bases de um trabalho arquitectónico contemporâneo.

Partindo destas ideias-chave, assim como aproveitando lacunas legais estudadas, de forma a conseguir criar situações à margem da lei, este colectivo propõe soluções construtivas efémeras, temporais e móveis, que proporcionem e desenvolvam espaços necessários e inexistentes num determinado local, de forma a unir a comunidade, desenvolvendo relações, experiências e actividades, num tipo de arquitectura que se torna *flexível e interativa.*<sup>28</sup>

De forma a se criar uma reforma dinâmica, há que ter em conta três princípios para a criação, transformação e renovação de espaços vários na cidade: reciclar materiais outrora usados em circunstâncias passadas, reparar o que existe, preservando uma estrutura ou mesmo um detalhe útil para o projecto a ser desenvolvido e inovar as ideias e formas de projectar. Tendo como principais influências o contexto e a aprendizagem colectiva exercida nestas intervenções, o colectivo aliena-se do tipo de pensamento e cidade que outrora foi pensada e elaborada, com uma disciplina e academismo rigoroso, apenas com a presença de estudiosos e profissionais ligados às áreas da arquitectura e urbanismo. É defendido que a comunidade local deve ter um papel de destaque na idealização e concretização de novos espaços e

---

<sup>27</sup> Paula Benítez in *Collective Architectures = Arquitecturas Colectivas: Camiones, Contenedores, Colectivos*, p. 67.

<sup>28</sup> José Conde in *Collective Architectures = Arquitecturas Colectivas: Camiones, Contenedores, Colectivos*, p. 21.



mudanças necessárias em determinados contextos urbanos, sendo que a ideia académica onde o profissional procurava o cliente, dá lugar ao profissional que procura situações que suscitem uma mudança face a um problema sentido.

*(...) não é uma questão de desenhar ou produzir um espaço cujo controlo vai ser consequentemente transferido para os usuários, mas sim em estabelecer uma relação mais íntima com o ambiente, como se fizesse parte de algo. A partir daqui, as actividades e vivências das pessoas estarão situadas ao mesmo nível que a actividade arquitectónica profissional.*<sup>29</sup>

Com base no que foi escrito, afirma-se a importância que é dada à comunidade e usuários do espaço a ser construído. No parecer de Cirugeda, o papel individual do arquitecto tem de ser concedido ao sentido de comunidade, sendo o profissional um exemplo de um agente social, com um trabalho mais prático e activista na comunidade, e não tanto disciplinário e academista como “outrora”. Tal ideia é distinta à declarada por Anne Lacaton e Jean-Philippe Vassal, que afirmam a importância e necessidade da continuação da existência do elemento arquitecto, enquanto dinamizador e pessoa-chave no pensamento e desenvolvimento de uma ideia de desenho e construção. Todavia, tanto os arquitectos Lacaton e Vassal como Cirugeda, concordam na importância e necessidade de envolver a comunidade na (re)construção e/ou transformação de um espaço na cidade, realizando conversas que proporcionem a melhoria do projecto e de aproximação do mesmo aos seus usuários. Tal iniciativa – efectuada, por exemplo, aquando da realização do Bairro da Bouça, da autoria de Álvaro Siza Vieira – resultam em duas dinâmicas directas nos usuários/habitantes: a sua aproximação enquanto comunidade, pois estimulam conversas e desenvolvem pensamentos e estratégias conjuntas, de modo a recolher ideias individuais e criar bases de trabalho colectivo e a valorização e maior preservação da obra realizada, aquando da sua conclusão e posterior utilização. Os habitantes, ao serem incorporados nas várias fases de desenvolvimento do projecto, sentem-se também elas responsáveis pela imagem, funcionamento e preservação do mesmo, desenvolvendo parcerias

---

<sup>29</sup> Paula Benítez in *Collective Architectures = Arquitecturas Colectivas: Camiones, Contenedores, Colectivos*, p. 29.

(conscientes ou inconscientes) de uma acção conjunta, numa situação análoga e de partilha.

*Os arquitectos precisam de enfrentar a enorme experiência urbana, a presença exacerbada das arquitecturas massivas e densas infra-estruturas dos dias modernos da cidade, assim como o fundamento racional das rendas e mega-rendas que a maioria das cidades organiza,*<sup>30</sup> de forma a alterar a abordagem e pensamento arquitectónico assistido actualmente, pensado mais nas necessidades e práticas em comunidade e na acção cultural, que pode ser desenvolvida a partir de uma obra de arquitectura, que deve estar ao alcance de todos e deve conquistar uma aproximação ao novo mundo, construindo o futuro,<sup>31</sup> de acordo com as necessidades observadas.

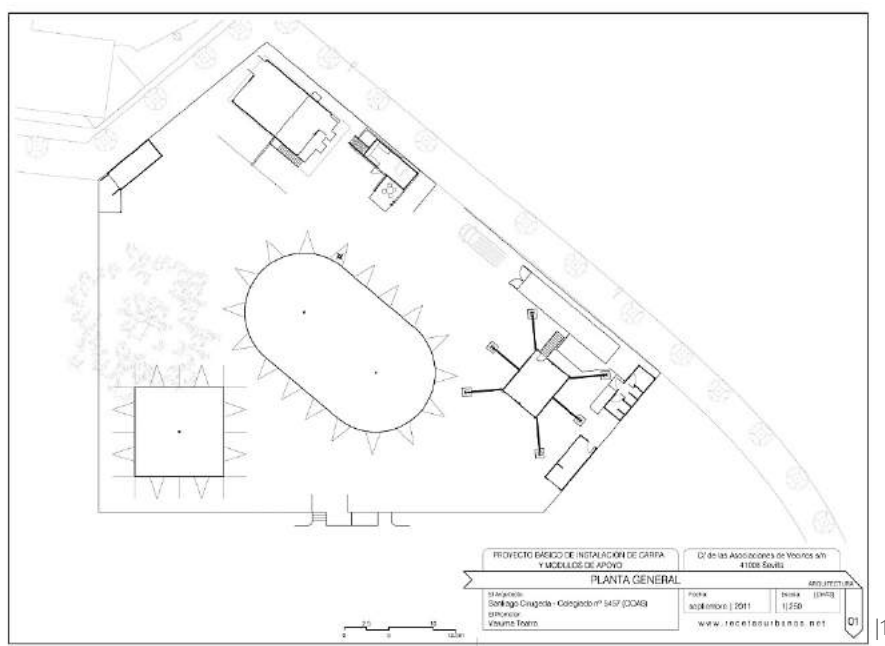
---

<sup>30</sup> Paula Benítez in *Collective Architectures = Arquitecturas Colectivas: Camiones, Contenedores, Colectivos*, p. 63.

<sup>31</sup> Referência ao pensamento de David Torres in *Collective Architectures = Arquitecturas Colectivas: Camiones, Contenedores, Colectivos*, p. 13.

La Carpa – Espacio Artístico foi um projecto criado num terreno no centro de Sevilha, em 2010, pelo colectivo Recetas Urbanas, em conjunto com outros grupos e elementos da comunidade presente. Utilizou-se um espaço público vazio de 2250 metros quadrados, num bairro periférico de Sevilha, onde foi projectada, a partir da necessidade de existência de um espaço artístico, a primeira escola de circo em toda a região de Andaluzia, incentivando o treino, encontro e conhecimento das artes circenses, entre outras iniciativas, com base num ideal de comunidade. <sup>[1]</sup>

La Carpa foi projectado num terreno abandonado, aproveitando o lapso legal, que acabava por não proibir a utilização do mesmo. Tanto devido ao crescente aumento de espaços abandonados de gestão pública, como também à visível inexistência de actividades artísticas na comunidade periférica a nível nacional, o projecto serviu como uma chamada de atenção à população local, políticos e impulsionadores da mudança de situações inertes nas cidades.



Planta do projecto La Carpa – Espacio Artístico, elaborado pelo colectivo Recetas Urbanas (Santiago Cirugeda). De notar que, e apesar de ter sido elaborado um desenho projectual, face ao carácter temporário e móvel que adquiriu, o mesmo pode ter sofrido alterações, aquando da construção.

Uma das bases de trabalho para este projecto foi a reutilização e reciclagem de materiais vários, como contentores, |3 de forma a proporcionar espaços temporais de cultura e outras necessidades sentidas na comunidade. Foram criadas estruturas temporárias como a Araña (espaço de dormitório, oficina, cenário e ícone visual) ou o Chimpum (uma pérgula de madeira recuperada de uma exposição desmontada, num matadouro em Madrid), assim como duas tendas de circo, um espaço para a prática de skate ou ainda um edifício de dois andares criado a partir de contentores, face às necessidades sentidas. |2 Ao serem construídas estas estruturas, com base em projectos autónomos e recolha de fundos comunitários, La Carpa tornou-se num espaço independente ao governo, à sua legislação, normas e processos associados, tendo sido criado num menor espaço de tempo, com a liberdade de alteração *in loco* do plano esboçado e com a participação de pessoas exteriores ao mundo construtivo e arquitectónico.

Passados quatro anos desde a abertura da La Carpa e findada a cedência do espaço por parte da câmara municipal, Santiago Cirugeda e o director do espaço artístico anunciaram o encerramento do mesmo, finalizando um projecto de carácter efémero, que deu oportunidades de conhecimento e troca de experiências e culturas à comunidade e outros visitantes, que segundo dados rondaram as dezenas de milhares.<sup>1</sup>



|2



|3

As imagens apresentadas ilustram, tanto a fase de construção, como as dinâmicas que o projecto, já depois de ter sido concluído, proporcionou na imagem da cidade.

---

<sup>1</sup> Ana Naomi Sousa in *How Spain's 'guerrilla architect' is building new hope out of financial crisis*. 2014

Outra intervenção com a finalidade de reutilizar um edifício outrora funcional é a da cimenteira La Fabrika de Toda La Vida <sup>13</sup> <sup>15</sup> em Badajoz, Espanha, que em 2011 sofreu uma reestruturação, de forma a potenciar novas funções e dinamismos ao local onde a mesma se encontra. Este projecto foi realizado em conjunto com vários colectivos e a própria comunidade local, <sup>14</sup> que de uma forma informal gostaria de dar o seu contributo àquele que seria um elemento patrimonial numa zona industrial já decadente. Este projecto tinha como finalidade criar oficinas gestoras de projectos e também um espaço de recuperação de métodos tradicionais, produzidos outrora na própria cimenteira. Ao ser proposta a recuperação do telhado neste património arquitectónico e cultural às autoridades competentes, as mesmas permitiram a utilização temporária da fábrica para actividades comunitárias de carácter cultural. A experiência de auto-construção, em conjunto com o trabalho cooperativo foram essenciais para voltar a dar vida a esta obra até ao momento em desuso e decadência.



No projecto La Fabrika, o mais importante era a criação de um espaço comum, de apoio à comunidade existente. Questões como a função, pragmatismo e inclusão social são mais relevantes que a estética, forma e imagem limpa e imaculada do próprio espaço transformado.



Santiago Cirugeda defende a importância de um espaço ser idealizado a partir das necessidades de um local e seus habitantes. A arquitectura deve servir para unir pessoas e fazer jus às situações e carências com que lidam diariamente, sendo essas culturais, habitacionais, espaços de lazer ou outros. Ao não haver mais apoios governamentais para realidades como estas que aqui foram descritas, é sentida uma obrigação, por parte destes colectivos, de disporem formas que providenciem o mínimo do que é pedido, através de situações de excepção encontradas na cidade. (...) *conquanto que eles [políticos] não expandam os direitos do cidadão e melhorem o sistema legal, nós encontramos a nossa própria forma de funcionar através de acções colectivas, fazendo intervenções de habitabilidade que permitam aos cidadãos revogar o seu direito de uso.*<sup>2</sup> Desta forma, criam-se novas formas de projectar e usufruir de espaços inertes na cidade, que com a apropriação comunitária, acabam por dinamizar um lugar e sua envolvente, de cativar e incentivar pessoas na participação de actividades lúdicas diversas, criando um novo sentido e imagem da cidade contemporânea.



Nestas imagens são perceptíveis as qualidades da arquitectura ressaltadas por Cirugeda. A ideia de comunidade está presente, tanto durante a construção, como após o trabalho realizado, em várias actividades colectivas desenvolvidas.

<sup>2</sup> *Recetas Urbanas – La Carpa*. 2015

Reflectindo, damos-nos conta que existem momentos onde a observação acaba por revelar a beleza e funcionalidade do que já existe, e que ao modificar ou reconstruir esses mesmos momentos eles podem acabar inválidos, rompendo memórias, tradições e formas de utilização que faziam sentido até então. Jean-Philippe Vassal tem no seu pensamento uma imagem importante para a base da sua prática profissional, onde a criação de espaço lhe foi dada a conhecer em África, com a instalação de feiras semanais em terrenos desocupados nos arredores de pequenas vilas.

*A arquitectura desses mercados é apenas puro espaço, feito a partir de uma multidão de viajantes de diferentes locais num vasto território, e onde num local específico, enchem um espaço vazio com os seus movimentos, com pessoas a falar, vender, comer ou discutir. Depois disto todos eles vão embora subitamente, não deixando nada para trás, um único sinal, nem sequer um rasto físico.*<sup>32</sup>

É perante tal descrição que Anne Lacaton e Jean-Philippe Vassal acabaram por assumir, defender e demonstrar, através da prática arquitectónica, que a arquitectura é gerar espaços e situações. Espaços generosos e otimizados, que emancipem a liberdade das pessoas e melhorem a qualidade de vida aos habitantes,<sup>33</sup> sem com isto esquecer o factor económico, que não se traduz em poupar no orçamento, mas sim em fazer o máximo com o mínimo, *criando muito com aquilo que nos é dado*.<sup>34</sup> Desta forma, pode ser afirmado que não é pela construção de edifícios que se altera a imagem da cidade. Esta pode ser transformada, a partir de situações e projectos simples, mas necessários à cidade e sua população, como a criação de eventos, de programas e estruturas efémeras para os mesmos, gerando dinamismos, uma nova imagem, carácter e forma de actuar na e da cidade. A imagem monumental,

---

<sup>32</sup> Jean-Philippe Vassal in *El Croquis* nº 177/178, p. 11.

<sup>33</sup> Referência ao pensamento de Anne Lacaton in *Anne Lacaton: dar espaço é dar liberdade às pessoas*.

<sup>34</sup> Anne Lacaton e Jean-Philippe Vassal in *For Use – The School of Architecture in Nantes* by Lacaton&Vassal is All About Generosity, p.101.

de elemento físico de destaque num centro urbano não tem de ser, na contemporaneidade, a única solução encontrada para o bem-estar da mesma. Sendo a cidade o elemento de excelência para o homem e sendo o habitante o elemento para a qual a cidade deve ser desenvolvida, é defendido pela dupla de arquitectos que face à cada vez maior importância do elemento “casa” – num contexto onde as distâncias, o isolamento e a falta de privacidade são situações cada vez mais assistidas diariamente –, a mudança de mentalidades quanto a esses mesmos elementos construtivos de referência na cidade é urgente, passando as condições de habitabilidade, com as diversas tipologias associadas, a ocupar um lugar de destaque no pensamento de projectar cidade.

Lacaton & Vassal não se revêem na denominação de habitação social, uma vez que a habitação é um bem-essencial para qualquer humano e, por essa mesma razão, é um espaço que deve ser pensado a partir de questões de conforto, bem-estar, generosidade e liberdade já mencionadas, dando o melhor resultado, uso e condições de vida a este que é o espaço físico mais privado do homem. – *Esta ideia de fazer um edifício da forma como vestes uma camisa ou usar um casaco é muito emocionante de se ver.*<sup>35</sup>

É necessária a consciência para observar, ouvir, ter tempo para olhar com atenção, pensar e perceber qual a questão que está a ser evocada, entender a escala, os usos e reais necessidades dos diferentes espaços, tendo de existir, posteriormente, uma percepção e crítica a esta observação, de modo a reflectir se um possível programa ou projecto poderá fazer sentido no contexto analisado. A questão de como fazer melhor deve estar na base de trabalho de um arquitecto.

*O trabalho de um arquitecto não é demonstrar que sabe como fazer edifícios muito bonitos, mas ser inteligente com a pergunta colocada. É frequentemente complexo, mas trabalha-se nisso e tenta-se encontrar uma solução muito simples.*<sup>36</sup>

---

<sup>35</sup> Jean-Phillipe Vassal in *Indexnewspaper*, nº4.

<sup>36</sup> Anne Lacaton in *We don't much believe in form*, p.113.



É necessária a consciência para a observação das reais necessidades dos diferentes espaços, tendo de haver uma crítica posterior à observação, de modo a reflectir sobre um possível programa ou proposta e se o mesmo poderá fazer sentido no contexto inserido. Um desses exemplos é a praça Léon Aucoc<sup>1</sup> |1 em Bordéus que, em 1996, foi inserida num programa de embelezamento conjunto de zonas públicas da cidade, por parte da câmara municipal. Ao escritório de arquitectos Lacaton&Vassal foi apresentada a referida praça, de forma triangular, circunscrita por árvores de médio e grande porte, com mobiliário público pontual e um espaço para a prática de desportos locais. Circunscrevendo este espaço, e duas das ruas que o ladeavam, existiam habitações variadas, com fachadas bem desenhadas e em bom estado de conservação.

Depois da dupla ter observado a praça em diferentes momentos, e de ter falado com alguns locais e usuários, entendeu que não fazia sentido um projecto de embelezamento, uma vez que a mesma já emanava todas as qualidades necessárias à boa imagem e estética do espaço, através da sua autenticidade e simplicidade, harmonia e tranquilidade. O *embelezamento não seria necessário. Já existia qualidade, charme, a vida.*<sup>2</sup>

Partindo de uma referência ao seu trabalho e ao que defendem na arquitectura, a dupla de arquitectos teve como principal preocupação a função da praça sendo que, se tal situação fosse encontrada e presenciada, outras questões como a beleza e "estilo" presenciar-se-iam em consequência da primeira característica ressaltada. Por isso mesmo, ambos interpretam que ao terem optado por "construir" não construindo na praça, enalteceram uma realidade sobre a profissão do arquitecto que, em diversos contextos, assume uma base de pensamento e trabalho errada. Como afirma Anne Lacaton, *os arquitectos constroem coisas de metal, aço, betão, madeira e vidro ou constroem espaços, situações e locais para viver?*<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Praça francesa que fazia parte de um plano de embelezamento de outras praças da cidade de Bordéus, França. A proposta foi lançada pela Câmara Municipal da mesma cidade, em 1996.

<sup>2</sup> Memória descritiva do atelier Lacaton&Vassal, alusivo ao projecto de remodelação da Place Léon Aucoc, Bordéus. 1996.

<sup>3</sup> Anne Lacaton in *Anne Lacaton in Lacaton & Vassal: Game Changer*.

No final, e respondendo ao pedido da câmara municipal, foram apenas aconselhados alguns pequenos trabalhos de manutenção, desde o tratamento mais frequente das árvores existentes, a alteração do sentido do trânsito, a limpeza mais frequente da praça e a substituição da gravilha existente, de forma a potenciar um maior uso do espaço e satisfazer os usuários.

Partindo de referências de espaços públicos vividos e experienciados, como é o caso das praças Alexanderplatz, em Berlim, ou Djemaa el-Fna, em Marraquexe, a procura de resultados onde haja interação, movimento, transformação e alguma imprevisibilidade nas acções tomadas pelos seus usuários, são motes de pensamento da dupla para vários projectos executados – inclusive o presente caso de estudo.



A imagem representa a praça Léon Aucóc, com a sua simplicidade no tratamento urbano associado. Actualmente é sentido que a arquitectura deve ser "medida" a partir da sua grandeza visual, ofuscando muitas vezes elementos pequenos na cidade, onde a sociedade desperta uma maior proximidade, identidade e enraizamento.

As características e forma de observar a praça Léon Aucoc acabam por ser fulcrais no modo como a análise e ponderação em resposta a uma proposta de projecto apresentada deve ser encarada, e isto porque, sendo a arquitectura uma prática inteligente, acessível a todos com base na alteração, adição ou subtracção de algo em benefício do seu usuário (por maior ou menor complexidade que o processo possa ter), a imagem do elemento “arquitecto” acaba por ser vulnerável e, de certo modo, dispensável (tal como defendido pelo colectivo Recetas Urbanas).

Já foram observadas situações onde a necessidade e a situação propuseram a criação de abrigos e estruturas necessárias ao homem. Por essa mesma razão, a humildade da prática arquitectónica deve ser uma base de trabalho num arquitecto, não sendo necessário projectar a partir da imagem “exótica”, no exagero das formas, da convicção que a arquitectura é apenas um serviço industrial. *Eu acho importante que os arquitectos entendam que a vida acontece sem edifícios. É raro o arquitecto que nega o seu ego e afirma: ‘de facto, eu não irei construir.’*<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Anne Lacaton in *Anne Lacaton in Lacaton & Vassal: Game Changer*.



## Christophe Hutin

### *Qual o arquitecto que queremos ser?*

Esta foi uma das questões colocadas por Christophe Hutin a um grupo de estudantes de arquitectura. Perante a audiência, o arquitecto chamou a atenção para questões que não são frequentes de se levantar ou pensar antes de projectar. Perceber qual o verdadeiro propósito que uma obra ou concurso de arquitectura podem ter (ou não) no contexto apresentado; pensar em fazer maior e mais barato, pois independentemente de se estar a projetar uma habitação social ou um empreendimento no centro de uma cidade, é preciso ter em consideração que a quantidade e qualidade do espaço é o mais valorizado pelos futuros habitantes e usuários; questionar sobre o que gostaríamos de evitar fazer, em oposição ao que queremos fazer, tentando perceber a essência da arquitectura e quais os princípios sobre os quais nos definimos, mesmo se tal opinião for contrária ao praticado na contemporaneidade; entender que a arquitectura não é estética, mas sim humanismo, comunidade, sociologia, tecnologia, economia a acontecer; defender que no contexto actual em que vivemos, com todas as facilidades tecnológicas para se construir um simples espaço coberto, não poderão haver obstáculos ao facto de a arquitectura dever servir toda a população, assistindo necessidades e propondo comunidades; perceber que o arquitecto, por mais qualidades que possa apresentar, não pode impor visões, estéticas e estilos de vida à sociedade – *os arquitectos, quando projectam fornecem as melhores ferramentas, de modo a que o habitante possa ser o próprio a gerir o espaço desenhado à sua imagem.*<sup>37</sup>

Christophe Hutin desenvolve a sua vertente arquitectónica de duas formas: enquanto arquitecto e enquanto professor. É nesta segunda que o próprio tem uma maior oportunidade de praticar uma arquitectura em comunidade, com projectos de curto prazo em situações de necessidade máxima de mudança e melhoramento, principalmente em zonas de desenvolvimento social. Em conjunto com estudantes, comunidade local e outros profissionais, é possível

---

<sup>37</sup> Christophe Hutin in *Construire Librement*, p. 2.

fazer renascer situações esquecidas ou em decadência, oferecendo conforto, bem-estar, espaços necessários com qualidade e boas estruturas à comunidade local.

Já enquanto arquitecto, a sua prática é similar a outros que, como ele, defendem princípios como o da funcionalidade, economia, ampliação de espaços, importância da habitação pessoal, não à ideia pejorativa de habitação social, não à prática de *tabula rasa*, defendendo desta forma as camadas dos anos sobrepostos nas construções existentes. – *O espaço cria-se a ele próprio, em cima de ele próprio, em referência ao passado, os seus usos, transformações e sobre novos desejos e possibilidades.*<sup>38</sup>

Hutin defende que a arquitectura contemporânea possui problemas na sua fundação e produção, e que tal realidade é a base para a construção tão díspar aplicada em diferentes contextos urbanos. Os edifícios não têm apenas de servir a contemplação com base na beleza emanada. É importante que os mesmos sirvam um propósito e uma comunidade. Todavia, e devido aos referidos problemas de fundação da arquitectura, há dúvidas reais sobre a sua função, existindo cada vez mais profissionais a serem iludidos pelo poder da imagem, sem atentar a factores esses sim importantes, como a criação de espaços grandes e versáteis, de ligação entre habitantes e inter-ligação entre a comunidade, a atenção aos diferentes custos, estudando alternativas funcionais, de forma a descer o preço de construção, aplicando-o no aumento da área interior – *Jean Nouvel disse, Lacaton&Vassal também: ‘uma casa bonita é uma casa grande’ (...). Nós encontramos-nos num sistema que não mais produz ideologias em relação com habitação.*<sup>39</sup>

Para além do preço, outro dos debates do arquitecto francês é a qualidade dos espaços que são oferecidos aos futuros habitantes. Estes espaços, que têm sido pensados cada vez menos a partir da sua funcionalidade, pragmatismo e relação de bem-estar do usuário, surgem de várias formas, independentes ao contexto apresentado, sendo que, na opinião do arquitecto, *vivemos em condições que não evoluíram em décadas.*<sup>40</sup>

---

<sup>38</sup> Christophe Hutin in *Construire Librement*, p. 3.

<sup>39</sup> Idem, p. 1.

<sup>40</sup> Ibidem.

*Quando eu falo com um senhorio de habitações sociais, ele diz-me que o que faço é muito bom, mas que a cozinha é sempre de nove metros quadrados. É este tipo de situações que têm de ser alteradas.*<sup>41</sup>

Hondelatte defendia que a forma de um edifício não era o mais importante, mas sim os sonhos e mitos por ele gerados. Christophe Hutin utiliza a ideia do arquitecto, defendendo a importância que é o sentimento e emoção criados para e por um espaço, mais do que simplesmente a criação de estruturas sem conteúdo nem propósito visível para a cidade e sua população, sendo que, por mais antigo que o mesmo se possa apresentar, o importante a retirar de um edifício com essa característica temporal é a vivência provocada e a preocupação de servir os seus usuários. *Nós temos de encontrar caminhos para criar um mito, que em algum ponto no tempo, existe um lugar real a ser criado e não apenas um lugar genérico.*<sup>42</sup>

A actualidade desdobra-se em diferentes imagens relacionadas com a vida do diário, sendo que, ao vivermos em constante amostra e persuasão dessas mesmas imagens, é possível afirmar uma certa dependência face à modernidade apresentada. O funcionalismo e movimento dão lugar à inércia e confusão, principalmente em situações onde, por sairmos de uma rotina que se traduz em conforto, nos vemos frente a um potencial desconhecido, com indicações de aparente manipulação individual.

Ao nos afirmarmos como arquitectos, temos a obrigação – excepto os que, de certa forma, projectam tendo como base outros princípios de afirmação e projecção individual – de observarmos e pensarmos em acções de produção de ambientes mais completos e em correspondência com as necessidades do presente, resistindo à imagem tentadora que vários espaços urbanos emanam, com um efeito hipnotizador associado. Ao sermos educados em relação à realidade de “observar mais e construir menos”, ou em observar mais e construir em função e relação ao que nos é rodeado, tal como é defendido pelo arquitecto Hutin – e sem com isso querer prever o fim desta prática profissional –, o discernir entre o que é necessário construir, qual o propósito

---

<sup>41</sup> Christophe Hutin in *Construire Librement*, p.1.

<sup>42</sup>Idem, p. 3.

de tal acção e quais as repercussões que a mesma terá na sociedade e ambiente envolvente será mais acertado e aceite. Com estas iniciativas na contemporaneidade, o presente e futuro criarão situações com características reais à população generalizada, proporcionando menos desigualdades sociais e, consecutivamente, mais diversidade de espaços urbanos, mais relações sociais e bem-estar individual e colectivo.

Assim, e tendo presente a capacidade de observar, criticar e argumentar face ao que nos é apresentado diariamente, poderá ser possível contribuir positivamente para o progresso da cidade e bem-estar da população, não *criado edifícios magníficos que são dignos de muito dinheiro e onde nada acontece. Isto é o que precisa de ser questionado. Não é a qualidade estética. A arquitectura deve questionar o homem, o social, ecológico, entre outros.*<sup>43</sup>

---

<sup>43</sup> Christophe Hutin in *The Uzeste conversation*. 2009.



Em Kiptown, África do Sul, foi reabilitado em 2012 o orfanato Sky, a partir do programa *Learning from*. Num workshop elaborado entre as Universidades de Toulouse e Joanesburgo, assim como o Soweto Kiptown Youth Centre, foi possível que estudantes, profissionais, e comunidade local (num total de cem participantes) embarcassem num trabalho conjunto de dez dias, onde o foco final era dispor da maior quantidade de melhorias e reajustes possíveis ao orfanato local, proporcionando melhores condições para o estar e habitar das oitenta crianças que nele residem.



|1

O desenho apresentado mostra o plano geral pós-reforma do orfanato Sky. Conseguem ser identificadas as várias zonas verdes criadas, assim como o pátio central que foi renovado por todos os participantes no workshop *Learning from*.

Antes do início do workshop, os alunos reuniram informações sobre o centro, criando um inventário com situações necessárias de serem reformuladas, tais como o saneamento e a drenagem da água da chuva. Analisando o espaço com a comunidade e percebendo quais os problemas existentes, o plano projectado pelos vários estudantes foi sendo corrigido e adaptado, <sup>11</sup> distribuindo os diferentes trabalhos de renovação necessários pela comunidade presente – a partir das habilidades pessoais demonstradas –, de forma a produzir o maior número de arranjos e melhorias ao espaço físico apresentado.

Tendo em conta as mudanças necessárias, destacam-se o projecto de drenagem do pátio central, através de um sistema de drenos, e da construção de uma laje de 400 metros quadrados de betão drenante. <sup>12</sup> <sup>13</sup> Ao serem distribuídas as águas pluviais, este passou a ser o espaço de eleição para práticas artísticas, como danças, e convívios entre crianças e a comunidade.



As fotografias apresentam o processo de desenvolvimento da laje de betão drenante, localizada no núcleo exterior do orfanato. Como é visível, este é o espaço de excelência para o convívio, tanto das crianças, como da comunidade envolvente.

No exterior, e de forma às plantas absorverem também a água, foram criados três jardins envolventes ao edificado. Uma vez que elementos da comunidade trabalharam na concretização deste espaço, [6] e tendo o equipamento vários tipos de plantas, este foi considerado um espaço de toda a comunidade. Contribuindo para a sua manutenção e respeitado por todos, o jardim foi designado espaço de apropriação colectiva. [7]

Foi ainda projectada uma estufa, proporcionando o desenvolvimento de hortas e uso doméstico das agriculturas variadas.



Ao visualizarmos as imagens apresentadas, é possível destacar a presença de vários elementos, tanto da comunidade local como da académica, no orfanato Sky. Desta forma, entende-se o comprometimento que ambas as partes tiveram no desenvolvimento desta actividade de recuperação e criação de momentos necessários ao dia-a-dia de uma comunidade com várias privações, como a falta de água potável, saneamento ou ainda de luz pública.

Para além do problema da drenagem das águas pluviais, havia necessidades às quais era preciso actuar e criar uma solução a longo prazo. Devido à falta de espaços de abrigo exteriores, de protecção tanto da chuva como do sol, foi criada uma estrutura no telhado capaz de fornecer sombra ou abrigo a quem circule no exterior. A colocação de várias lâmpadas LED solares no orfanato, devido à inexistência de electricidade local, trouxe mais valias e segurança a todo o orfanato.



Ao serem desenvolvidos estas duas estruturas no orfanato, a segurança e bem-estar acabaram por estar mais presentes no dia-a-dia da comunidade onde, até então, residia alguma insegurança na circulação nocturna e desconforto na deslocação no exterior, aquando de condições meteorológicas adversas.



Outro dos problemas sentidos no orfanato era a falta de mais instalações sanitárias, uma vez que até à conclusão do workshop, existia apenas uma. Todavia, e aquando da chegada do grupo de estudantes, que tinha elaborado um primeiro plano de reabilitação, foi percebido que uma outra questão se mostrava igualmente imperativa ao plano: como construir também chuveiros dentro de um orçamento extremamente limitado e de um curto espaço de tempo. Com a necessidade de encontrar materiais para desenvolver ambos os projectos, a equipa acabou por pensar na reciclagem, ao encontrar uma estrutura de metal, possível de ser reparada e de fornecer o espaço em falta para o banho. |10 Da mesma forma, foram encontrados e reparados dois vasos sanitários e criados assim mais dois espaços para o orfanato.

Com todas as reformas e desenvolvimento ao trabalho proposto, foi possível melhorar a higiene, conforto, bem-estar e segurança no orfanato. No final do workshop, e de modo a gratificar a comunidade presente, foram entregues certificados de habilitação face à área de trabalho individual desenvolvida. |11 Desta forma, foi permitida uma maior oportunidade e inserção das pessoas na comunidade existente.



Na imagem |10 observa-se a instalação de um tanque de reserva de água, a partir de um sistema de filtragem. Este é um bem escasso na comunidade, sendo que após a concretização do workshop, foi possível criar um ponto de água potável. |12

O objetivo do workshop era reabilitar um lugar com a ajuda de toda a comunidade residente. No entanto, o projecto foi mais além, ao contribuir para o também renascimento dos habitantes, enquanto responsáveis e encarregados da manutenção de um espaço tão importante para a comunidade e criado por todos. Tal experiência e resultado levaram a uma maior dignidade para os que vivem em Kliptown, pois através das suas habilidades e conhecimentos, viram a imagem do orfanato Sky ser melhorada, assim como o bem-estar de todas as crianças que aí residem.

A arquitectura teve, neste projecto, um duplo sinónimo: reabilitação e comunidade.

Foi defendido que o espaço pertence aquele que o mantém. Com inteligência para inventar, adaptar, adicionar, simplificar e reutilizar, é possível enaltecer as qualidades já existentes num espaço. Assim, e com este projecto como exemplo, afirmam-se e desenvolvem-se alternativas à arquitetura contemporânea que se apresenta, em diversos momentos, como autoritária, demonstrativa, com grandes custos de construção e manutenção associados e muitas vezes focada para um público-alvo.<sup>1</sup>

Sabendo que este foi um projecto resultante de uma sucessão de transformações e melhoramentos, o orfanato Sky acaba por ser definido, por todos os seus intervenientes, como um manifesto para a arquitetura orientado para a acção necessária e eficaz.

---

<sup>1</sup> Ideias expressas no artigo "Un enseignement à ciel ouvert" in *Plan Libre – Le journal de l'architecture en Midi-Pyrénées*, nº 108. pp. 7-8.

## Sobre a cidade e arquitectura

A cidade, segundo Kevin Lynch, é uma *organização mutável com fins variados, um conjunto de muitas funções criadas por muitos, de modo relativamente rápido*,<sup>44</sup> sendo que a mesma acaba por ser desenvolvida a partir da continuidade com partes distintas interligadas, com aglomerações populacionais que procuram abrigo, resguardo, segurança, boa localização e situações de trocas várias: emprego, cultura, oportunidades, entre outras. Por isso mesmo, uma cidade baseia-se nas diferentes características do homem, tendo esta que ser maleável aos hábitos dos agora milhares de cidadãos que habitam e usufruem de tudo o que estes núcleos urbanos oferecem, tendo de estar receptiva a mudanças de função e significado e à formação de novas representações. Há uma atenção para *um fio de continuidade nas múltiplas imagens de uma grande cidade*,<sup>45</sup> isto porque estes centros urbanos, por mais fraccionários que possam parecer, advirão sempre de núcleos que foram sendo criados, alterando e melhorando assim a imagem a cidade, levando a concluir que a mesma é produto do tempo, deste tal *fio de continuidade* que permite ter sempre uma referência, um momento que nos leve a pensar e projectar o próximo passo, a partir de uma observação do quotidiano, dos usos, percursos, infra-estruturas, densificação, entre outros – *na Europa a longevidade deste processo dita que as cidades se têm tornado repositórios de lugares históricos físicos importantes, mas ainda mais poderoso, a cidade é uma manifestação de uma cultura particular de vida, da realidade*.<sup>46</sup>

*Existe a fala da cidade: aquilo que acontece na rua, nas praças, nos vazios, aquilo que aí se diz. Existe a língua da cidade: as particularidades próprias a uma tal cidade e que são expressas nas conversas, nos gestos, nas roupas, nas palavras e nos empregos das palavras pelos habitantes. Existe a linguagem urbana (...) Finalmente,*

---

<sup>44</sup> Kevin Lynch in *A Imagem da Cidade*, p. 95.

<sup>45</sup> Idem, p.113.

<sup>46</sup> Adam Caruso in *The Felling of Things*, p. 38.

*existe a escrita da cidade: aquilo que se inscreve e se prescreve nos seus muros, na disposição dos lugares e no seu encandeamento, em suma, o emprego do tempo na cidade pelos habitantes dessa cidade.*<sup>47</sup>

Quando Henri Lefebvre escreve sobre a fala, a língua, a linguagem e a escrita da cidade, o mesmo enumera as várias fases de crescimento e concretização na qual a mesma foi criada. Mais do que edifícios de vanguarda, de experiências sem fim, de sucessivas projecções e alterações, a cidade – este núcleo urbano criado pelo homem – é, primeira e exclusivamente, para o uso e prazer de todos aqueles que aí se refugiam. A cidade é um ambiente onde o ser humano pode viver exclusivamente, constituindo um grande impacto na vida de cada um, criando perturbações ou diferenças no estar e no crescimento, de acordo com realidades e transformações sentidas. Todavia, percebe-se que na actualidade existem algumas situações onde as transformações poderão não acompanhar as necessidades de mudança, melhoramento ou mesmo de bem-estar necessário da população, e isto porque tem sido sentido, entre outros, um excesso face a uma imagem a ser criada a todo o custo, revelando criações tecnológicas e vanguardistas, emancipando conceitos e tributos individuais, políticos, económicos e turísticos, acabando por não surtir impacto – ou pelo menos não de uma forma positiva, controlada e sentida – no quotidiano dos que aí vivem e trabalham. São criadas cidades cada vez mais rígidas, não existindo *no mundo actual uma área metropolitana com uma expressão visual forte, com uma estrutura evidente havendo apenas vinte ou trinta [cidades] em todo o mundo que tenham uma imagem consistentemente forte.*<sup>48</sup>

São vários os problemas existentes numa cidade de média e grande escala e metrópoles. É cada vez mais sentida uma instabilidade geral, resultado de um desenvolvimento incontrolável, de mudança e crescimento muito rápidos. O aumento exponencial do tráfego, a segregação residencial, resultado das distâncias, más condições de habitabilidade ou preços de rendas excessivamente altas são outros problemas sentidos, assim como os inúmeros

---

<sup>47</sup> Henri Lefebvre in *Direito à Cidade*, p. 70.

<sup>48</sup> Kevin Lynch in *A Imagem da Cidade*, p. 97.



espaços sem forma, desenho e programa, ou a construção de edifícios com o propósito de ajuntamento populacional, criados no limite entre a periferia e o centro, que tornam a não-identidade dos espaços uma realidade cada vez mais sentida na actualidade – *uma cidade moderna requer um balanço rítmico*.<sup>49</sup>

A cidade contemporânea identifica-se como um instrumento material da vida colectiva, onde circunstâncias vão sendo criadas tendo como base a comunidade e os seus próprios hábitos. Por isso mesmo, e sem reiterar a importância que a preservação e reconstrução têm para a vida das cidades, é importante fazê-lo em concordância com os habitantes e frequentadores, assim como com as tradições e imagem que define aquele mesmo contexto social e histórico.

Face à realidade assistida, o arquitecto Adam Caruso defende que um futuro arquitectónico e urbanístico precisa de ser mais volátil e efémero, dando conforto a todas as transformações e mutações sentidas nesta sociedade, que cada vez se sente mais assoberbada pelo trabalho, pelas distâncias, ou pela própria procura de outras e diferentes sensações, estados de estar e de viver em comunidade e ligação com o mundo – *a cidade futura, conquanto seja possível esboçar-lhe os contornos, seria muito bem definida ao se imaginar a inversão da situação actual (...). Actualmente, tenta-se estabelecer estruturas fixas, permanências chamadas de 'estruturas de equilíbrio' (...) ressalta-se tacticamente o envelhecimento acelerado (...) e o rápido desaparecimento dos bens de consumo, (...) as roupas (...), os objectos quotidianos (...)* A cidade ideal comportaria a obsolescência do espaço: transformação acelerada das moradias, dos locais, dos espaços preparados. Seria a cidade efémera, perpétua obra dos habitantes, eles mesmo móveis e mobilizados para/por essa obra.<sup>50</sup>

---

<sup>49</sup> Kevin Lynch in *City Sense and City Design*, p. 46.

<sup>50</sup> Adam Caruso in *The Felling of Things*, p. 133.

## Sobre o centro histórico e sua extensão

Ao observarmos uma cidade percebemos que normalmente existe uma formação e desenvolvimento *standard*, com uma estrutura desenvolvida em três momentos, sendo o primeiro o centro histórico, seguindo-se uma faixa de desenvolvimento e expansão e, terceiromente, a periferia ou cidade-satélite.

O centro histórico, tal como o seu nome indica, é o núcleo da imagem urbana que se foi mantendo intacto ao longo de décadas. Muitas vezes, apresenta contextos medievais com referências a muralhas de circunscrição, criando um misticismo em torno dos hábitos, histórias e memórias. Por mais que se procure, é neste núcleo que se denota grande parte do pulsar da vida social urbana, como sendo um elemento magnético para todos aqueles que procuram o bem-estar urbano. É onde, mais do que habitação, se encontram serviços e comércio, sendo que muitas das vezes a população tem de se deslocar ao mesmo, ora para trabalhar, ora para consumir, passear, dirigir-se a serviços públicos, entre outros.

Existem considerações, referências e acções que reflectem a importância que a história exerce na sociedade da contemporaneidade e isto porque, de certa forma, a imagem do passado, por mais que seja trabalhada e controlada pelo presente, é o elo entre estes mesmos tempos e a imagem que se quer obter e rever no futuro – *as imagens do passado e futuro são imagens do presente, continuamente recreadas*.<sup>51</sup> Por isso mesmo, e pelo facto da sociedade necessitar de uma imagem de estabilidade – por mais que muitas das vezes só se dê a devida importância a um espaço ou edifício quando este é alterado, renovado ou destruído –, é possível encontrar momentos em cidades onde, por motivos vários de destruição, acabaram por ser refeitos sobre a imagem de outrora, mantendo imaculado o reflexo do tempo, proporcionando conforto a todos os que por ali circulam, (re)afirmando a ideia de se estar associado a um vínculo histórico.

---

<sup>51</sup> Kevin Lynch in *De Qué Tiempo es Este Lugar?*, p. 75.

*A cidade arquitectónica moderna nega-se a ser estabelecida,*<sup>52</sup> havendo momentos de desencontros entre o poder público e privado, face à imagem da cidade e sua mudança ou preservação – caso disso é a realidade sentida em vários centros históricos nacionais e mundiais, onde o poder financeiro de terceiros que querem investir neste mesmo espaço leva a que moradores e comerciantes, de acordo com a dura realidade de não terem forma de serem os próprios a reabilitarem os seus empregos e habitações, são obrigados a abandonar estas zonas centrais da cidade. Perde-se assim história, identidade e memória, criando cada vez mais centros que são apenas históricos pelas palavras dos livros e guias que orientam os turistas que os visitam. – (...) *muitos quarteirões da cidade, que no passado alojaram milhares de inquilinos e eram propriedade de centenas, são agora controlados por um único dono, apoiado por instituições financeiras internacionais. Não nos deixemos enganar pelo padrão da rua medieval, das praças bem cuidadas, (...) estes desenvolvimentos constituem uma séria erosão da democracia e do domínio público.*<sup>53</sup> É com esta realidade que cada vez mais centros históricos têm que conviver, havendo explosões económicas, de aposta em mercados e imagens que cativam o consumidor, assumindo por vezes, uma imagem superficial sobre o contexto, tradição e realidades históricas e sociais locais. Por isso mesmo, e segundo Henry Lefebvre, este núcleo acaba por ser apenas um *produto de consumo de uma alta qualidade para estrangeiros, turistas, pessoas oriundas da periferia (...). Sobrevive graças a este duplo papel: lugar de consumo e consumo do lugar. (...) Os antigos centros (...) tornam-se centros de consumo.*<sup>54</sup>

---

<sup>52</sup> Carlos Caro e Juan de las Rivas in *Arquitectura Urbana – Elementos de Teoría y Diseño*, p. 14.

<sup>53</sup> Adam Caruso in *The Felling of Things*, p.39.

<sup>54</sup> Henry Lefebvre in *O Direito à Cidade*, p. 20.

O segundo momento da cidade caracteriza-se por se situar na fronteira entre duas zonas cada vez mais distintas, tanto pelas suas funções e serviços, como pela sua imagem e carácter urbano. Este centro de ligação é, actualmente, a zona onde se sente um maior dinamismo no que toca à escolha habitacional, equipamentos e serviços vários. Acaba por ser uma ampliação do primeiro anel, onde ainda se pode denotar referências históricas em algumas situações, mas que, ao mesmo tempo, funciona em concordância com espaços mais recentes, existindo uma relação de actividade e uso entre os mesmos. As ligações entre o núcleo e o terceiro anel são realizadas com pragmatismo e em harmonia com as necessidades havendo, todavia, situações de maior stress quando os diferentes fluxos aumentam. Esta acaba por não ser uma zona tão movimentada turisticamente como o centro histórico. No entanto, têm sido criadas sinergias de modo a transplantar e criar algumas zonas de lazer e equipamentos – algumas criadas por nomes da arquitectura de reconhecimento mundial –, de modo a que o fluxo turístico seja repartido pelas várias zonas da cidade, não criando afluências e permitindo que os seus habitantes tenham as suas rotinas o menos destabilizadas possível.

Perante estas possibilidades, um dos aspectos relevantes a retirar é a importância da observação sobre os diferentes contextos apresentados. O centro urbano é, perante muitos, uma situação de contexto dispar, tendo de assumir diferentes identidades e intenções, pois é ao mesmo tempo um espaço velho, mas também novo e dinâmico, sendo igualmente estático, de modo a não alterar a imagem e carácter por que é reconhecido. Por mais que este possa ser considerado o espaço mais importante da cidade, a forma como os arquitectos e urbanistas se revêm na sua aparente imagem intocável está longe de ser unânime, e isto porque há quem considere que a preocupação pelo histórico e sua preservação são entraves ao crescimento e mudança necessários ao presente social e urbano.

A cidade de Nuremberga, localizada na Alemanha, representa uma realidade de reconstrução baseada na sua história arquitectónica e urbanística. Depois de ter sofrido um grande bombardeamento em 1945 por parte do exército britânico, aquando da II Guerra Mundial, Nuremberga viu-se quase totalmente destruída sabendo que, e por ser um alvo estratégico (pelo centro industrial) e simbólico (era tido pelo Partido Nazi e seus apoiantes a cidade mais alemã de todas), o plano de destruição dos aliados era fulcral e esperado.

Depois do terminar da Guerra, foi defendido pelos aliados que a cidade deveria ser deixada sem um único símbolo do passado ou, pelo menos, ser mantida em ruínas, de forma a não serem esquecidas as atrocidades do passado e tentando também perder vestígios históricos de um ambiente propício a defensores e simpatizantes do Partido Nazi. Todavia, e por ter havido discordância da população face às soluções apresentadas, foram propostos, em 1947, vários planos de reconstrução para o centro histórico, de diferentes entidades alemãs, desde arquitectos, urbanistas, engenheiros ou até mesmo cidadãos comuns. Foi o arquitecto Heinz Schmeissner que acabou por apresentar um plano que defendia a reconstrução do maior número possível de monumentos históricos, edifícios particulares e espaços públicos, utilizando materiais que caracterizavam a cidade, sem com isto deixar de atender às intenções e pedidos da organização privada *Curadoria para a Reconstrução da Cidade de Nuremberga* (criada em 1948) que defendia que *a reconstrução da cidade, passando por uma cópia formal do passado, teria de ser rejeitada. Com preocupação pela preservação dos poucos edifícios sobreviventes e em especial atenção para a grande concepção da estrutura histórica da cidade, deve haver uma síntese do velho e do novo e o novo deve reflectir os materiais e formas dos nossos tempos.*<sup>1</sup> Por isso mesmo, era intenção comum que não houvesse projectos com base em arquitectura moderna experimental dentro do centro da cidade, preservando desta forma uma imagem de coerência, unificação e preservação na mesma.

Dos 2580 edifícios listados como históricos em 1942, apenas foram possíveis de ser reconstruídos 400, sendo 260 casas particulares. A reconstrução demorou trinta e oito anos a ser concluída. No final, e por mais que este núcleo urbano e arquitectónico tenha sempre associada em si uma parte nefasta da História, o que prevaleceu foi sim a qualidade dos espaços, da arquitectura, que proporcionaram o rever de memórias dos seus habitantes, levando-os a preferir ter relações com a cidade que outrora conheceram e se identificavam, em vez de um novo espaço construído, sem ramificações, identidade ou história associado.

---

<sup>1</sup> Jeffrey Diefendorf in *In the Wake of War – The Reconstruction of German Cities After World War II*, p. 83.



|1



|2

As fotografias mostram o mesmo edifício e praça Albrecht-Dürer na cidade de Nuremberga, em 1935 e 1957. É possível visualizar diferenças no desenho da fachada e sua materialidade entre ambas, apesar de o carácter, referência e ligação histórica se manter visível em ambas.

## Periferia: *zona de maior potencial*<sup>55</sup>

*A Japanese detective looks at a street guide and tries to figure out where he is in the city. He scratches his head and looks around with a bemused expression. Is he lost? Is he looking at the wrong map? Doesn't he know how to read the map? Or is it just that he doesn't know where he is going?*<sup>56</sup>

O terceiro momento possível de ser visível numa cidade e o que se encontra mais afastado do centro histórico é denominado de periferia ou subúrbios. Este espaço, ou *franja desequilibrada*,<sup>57</sup> foi principalmente formulado aquando da Revolução Industrial, que criou um grande fluxo de êxodo rural, dando possibilidade a milhares de pessoas de poderem recomeçar a sua vida nas cidades, com mais garantias de qualidade de vida. Com esta realidade, foi preciso proporcionar alternativas aos centros que, para além de não terem dimensão nem número de habitações suficiente para todos aqueles que almejavam a vida urbana, não eram os locais mais propícios para (re)alojar todos os que, com maiores ou menores condições económicas e sociais, gostariam de tentar a sua sorte nesta nova realidade urbana. Por tudo isto, foram sendo criados núcleos habitacionais às portas da cidade, a um ritmo frenético e sem grande preocupação ou pensamento urbanístico, em relação às necessidades e qualidades necessárias para o bem-estar social. Não existiu uma estratégia pensada face à pressão sentida em muitos momentos, mas sim uma confiança num impulso cego de construção. Actualmente, continuam a ser visíveis estas cidades-satélites maioritariamente habitacionais, muitas sem uma requalificação urbana e arquitectónica necessárias ao desenvolvimento social e crescimento populacional. Existem prédios descontextualizados, sem preocupação com a relação ou a imagem na e da cidade – *A extensão da cidade produz o subúrbio, e depois o subúrbio engole o núcleo urbano*.<sup>58</sup>

---

<sup>55</sup> Rem Koolhaas in *Três Textos Sobre a Cidade*, p.33.

<sup>56</sup> Sobre o filme de 1968, de Hiroshi Teshigahara "The Man without a map/The Burned map", James Donald in *Imagining the City*, p. 5.

<sup>57</sup> Kevin Lynch in *City Sense and City Design*, p. 43.

<sup>58</sup> Henry Lefebvre in *O Direito à Cidade*, p.83.

A zona periférica é, em diversos momentos, uma zona monótona, sem rosto, abstracta e sem contacto com a natureza, contando com espaços vulneráveis para o presente e futuro que não permitem a paragem, reflexão ou mudança. A mesma é pensada e executada de modo uniforme, sem ser observada a complexidade do local, assim como tradições, relações com outros núcleos já existentes e maior contacto e interacção entre a comunidade. *Não seria mais coerente, mais racional e mais agradável ir trabalhar no subúrbio e morar na cidade do que ir trabalhar na cidade e morar num subúrbio pouco habitável?*<sup>59</sup> Não seria mais inteligente se se pudesse usufruir do centro urbano, em vez das periferias distantes, residenciais e industriais?

O arquitecto Rem Koolhaas encontrou e observou vários momentos onde o tecido urbano se encontrava cada vez mais fechado, com dependências e entraves sobre o contexto histórico e que, consecutivamente, tinha repercussões negativas na sociedade aí existente. Em consequência, o arquitecto escreveu em 1994, mas ressaltando características importantes para a percepção da realidade assistida nas cidades, um texto sobre a *Cidade Genérica*,<sup>60</sup> que pode, em algumas situações, ser equiparado a zonas periféricas aqui descritas.

*O que resta se removermos a identidade? O Genérico?*<sup>61</sup>

A teoria de *Cidade Genérica* propõe uma nova urbanidade, uma cidade periférica *libertada da clausura do centro e do espartilho da identidade*.<sup>62</sup> Esta cidade assemelha-se a um *aeroporto contemporâneo*<sup>63</sup> ou ainda a um hotel, caracterizada por ser multirracial, híbrida e global, apresentando espaços abrangentes e vidas estereotipadas, com habitantes que têm o papel de turistas e como actividade principal o consumo.

*O recente interesse em aeroportos, centros comerciais e infraestruturas emergem da ideia de que são estes locais onde o processo da economia contemporânea é brutalmente mais aparente.*

---

<sup>59</sup> Henry Lefebvre in *O Direito à Cidade*, p.83.

<sup>60</sup> Rem Koolhaas in *Três Textos Sobre a Cidade*, p.29

<sup>61</sup> Idem, p. 31.

<sup>62</sup> Idem, p.35.

<sup>63</sup> Ibidem.



*Paradoxalmente, são precisamente estas tipologias que têm o menor uso para a arquitectura (...). Para os arquitectos se comprometerem com estes programas é para a arquitectura se tornar um produto mercantilizado e para se sujeitar à tirania do novo.*<sup>64</sup>

A ideia de *Cidade Genérica* apresenta características únicas, como o facto de não ostentar centro nem periferia, funcionando num todo sem limites, deveres, história, identidade ou até mesmo tempo. Por isso mesmo, pode assumir uma uniformidade geral de identidade, criando uma homogeneização global urbana. Não há capacidade de evolução individual e colectiva possível, acabando por existir um aumento de situações *standard* perante rotinas, modos de viver, contactos entre pessoas e redenção ao que é circundante. Apenas três elementos constituem o estilo livre aplicado nesta teoria: estradas, edifícios e natureza, sabendo que pela liberdade expressa, a *variedade torna-se normal, banalizada. A repetição é inabitual.*<sup>65</sup> Caracteriza-se também por ser uma cidade que não precisa de manutenção – *se for velha autodestrói-se*<sup>66</sup> – sendo que a principal atracção é a confusão. Por mais pessoas que possam querer habitar neste contexto urbano, Koolhaas defende que a habitação não é um problema, uma vez que haverá sempre solução, como *barracas improvisadas.*<sup>67</sup>

Defende ainda o arquitecto que face ao modelo apresentado, não é possível haver críticas sobre o mesmo, uma vez que o urbanismo e arquitectura foram criados com diferentes imagens, de forma a que todos os cenários possíveis estivessem presentes e fossem do agrado de quem ali viver. O mesmo termina dizendo que a *cidade já não existe. Agora já podemos sair do cinema...*<sup>68</sup> A escala das cidades e a megalomania das construções acaba em alguns momentos por ser tão irreal que as mesmas acabam por assumir imagens e rotinas estranhas, descontextualizadas e com pouco contacto social.

---

<sup>64</sup> Adam Caruso in *The Felling of Things*, p. 34.

<sup>65</sup> Idem, p.60.

<sup>66</sup> Rem Koolhaas in *Três Textos Sobre a Cidade*, p. 60.

<sup>67</sup> Idem, p. 43.

<sup>68</sup> Idem, p. 65.



A cidade de Ordos Kangbashi, a Norte da China e projectada em 2006, é referida por muitos como uma cidade-fantasma. <sup>13</sup> A construção para aquela que viria a ser uma das cidades-satélite de toda a província de Donsheng, localizada a 25 quilómetros de distância, teve como ideia inicial a elaboração de um plano urbanístico e arquitectónico para um milhão de pessoas que, num prazo de vinte anos, estaria completamente habitada e com os serviços e infra-estruturas funcionais. Como está situada num dos locais com maior índice de prosperidade chinesa e de forma a servir a província como um novo centro administrativo de grande importância, foram projectados e transferidos escritórios governamentais, assim como as melhores escolas, hospitais e edifícios públicos atraindo, teoricamente, milhares de pessoas de regiões e cidades diversas. A ambição neste projecto foi grande, construindo-se amplas avenidas, diversos parques e praças, pavilhões desportivos gigantes e um grande número de edifícios de habitação e comerciais – tudo com a visão real, mas ao mesmo tempo megalómana de ocupar esta “cidade” com um milhão de pessoas. Em 2015, viviam apenas cinquenta mil pessoas em Kangbashi.<sup>1</sup> <sup>11</sup> Todavia, no contexto chinês, são vários os anos que demoram até que as cidades fiquem completamente operacionais e lotadas – *as novas cidades chinesas são geralmente construídas com uma margem de tempo de crescimento de vinte anos, sendo que uma taxa de habitabilidade de cinquenta por cento, ao fim de treze anos está dentro do normal do país.*<sup>2</sup>



A cidade de Kangbashi projeta-se na imensidão da escuridão, revelando momentos de irrealidade contante. As luzes colocadas nos edifícios maneiam a forma como a cidade gostaria de ser, sem que seja possível, no caso real, a sua concretização – as luzes ligadas indicam a existência de um volume habitacional repleto de actividade, a partir do uso “dos seus habitantes”. Todavia, a realidade é que não existem habitantes suficientes para fazerem jus à oferta construtiva existente.

<sup>1</sup> Marcelo Justo in *A 'cidade fantasma' construída para um milhão de pessoas na China*.

<sup>2</sup> Wade Shepard in *An Update on China's Largest Ghost City – What Ordos Kangbashi Is Like Today*, p. 2.

Por mais que esta seja classificada por cidade-fantasma e cidade-satélite, a mesma pode também ser usada como exemplo de uma *Cidade Genérica*, caracterizada pelo arquitecto Rem Koolhaas. Segundo o que o mesmo descreve, estas novas construções nas periferias ou terrenos vazios são *as zonas de maior potencial*,<sup>3</sup> não assumindo tradições, história ou contexto, adoptando identidades várias e mudanças constantes, com a prática de um estilo livre, onde se erguem estruturas e edifícios vários, (des)necessários e com escalas que poderão atingir o megalómano, numa tentativa de criar uma variedade e imagem em tempo record, elaborada pelos *dez mil escritórios de arquitectura (...) todos vibrantes de uma inspiração inovadora*.<sup>4</sup>

Em Kangbashi, foi desenhado um plano urbano e arquitectónico na sua raiz, |2 *descaradamente grandioso, maior que a vida (...) influenciado pelo desenho soviético (...)*.<sup>5</sup>



|2



|3

As imagens aqui apresentadas ilustram uma parte da realidade que se vive em Kangbashi. Podendo ser classificada como “uma outra urbanidade” (como referenciado por Koolhaas), podem ser colocadas questões do porquê se ter sido construído todo o projecto num contexto desértico, “de uma só vez?” Para além de questões como a insalubridade, decadência das infra-estruturas e construções, presente-se, através das imagens, uma solidão não convidativa aos demais interessados neste novo meio urbana. Numa realidade onde a área de intervenção é “grande para todos os habitantes”, a densidade isolada é sentida, expondo-se um “estilo livre” visual associado à projecção dos elementos arquitectónicos, esta cidade é um caso prático do conceito de “Cidade Genérica”, defendido pelo arquitecto Rem Koolhaas.

<sup>3</sup> Rem Koolhaas in *Três Textos Sobre a Cidade*, p. 33.

<sup>4</sup> Idem, p. 57.

<sup>5</sup> Wade Shepard in *An Update on China's Largest Ghost City – What Ordos Kangbashi Is Like Today*, p. 2.

Desde o centro da cidade, que exhibe edifícios governamentais, museus de escala mundial, |6 uma sala de ópera, |5 bibliotecas e espaços comerciais, até ao facto de a cidade ter uma das praças maiores do mundo, |4 quase equiparável à praça Tiananmen, em Beijing, esta capital revela uma exaltação da escala urbana até à sua desproporcionalidade face aos seus habitantes. Para qualquer acção é necessário o uso de um automóvel, e isso porque há blocos habitacionais com 400 ou 450 metros de comprimento e ruas com 40 metros de largura. |7



|4



|5



|6

Os espaços cómodos, de estar e conviver não existem, daí não haver muito movimento dentro da cidade |8 – a sua escala aclama à dispersão. Todavia, e apesar destas questões essenciais ao desenvolvimento de uma cidade, bem-estar populacional e relação entre os mesmos, Kangbashi almeja conquistar títulos de turismo já conseguidos por cidades da mesma província. Por isso mesmo, infra-estruturas como estádios de tamanho olímpico e circuitos de corrida do campeonato da Fórmula 1 estão na lista dos projectos a realizar, de forma a cativar ainda mais turistas nacionais e internacionais a esta cidade – (...) *o governo está a colocar muito dinheiro na cidade. Existem espaços verdes, muitas flores, árvores e jardins. Existem semáforos que funcionam, existem pessoas. (...) esta cidade está a tentar acordar, o que já é um processo.*<sup>6</sup>



|7



|8

O termo cidade-fantasma tem como exemplos imagens como as apresentadas. Não existe movimento, fluxos, relações, estados de viver, cor. A inércia visível, através do despojamento de todos os elementos que classificam uma cidade, não têm lugar aqui, sendo colocada a questão se esta é de facto uma nova cidade ou se, por algum motivo de forma maior, os seus habitantes tiveram de se deslocar, tornando-a numa cidade abandonada?

---

<sup>6</sup> Carla Hajjar in *An Update on China's Largest Ghost City – What Ordos Kangbashi Is Like Today*, p. 5.



### III DO PROBLEMA, DISCURSO CRÍTICO, PROJECCÃO





Uma cidade tem a capacidade de desencadear os mais diversos sentimentos, opiniões, críticas e sensações, experienciados consciente ou inconscientemente pela sociedade que a visita, a partir das suas escolhas, lugares que frequenta regularmente, percursos, estados emocionais despertados por locais específicos, entre outros. Estudar a cidade, o seu contexto, crescimento, espaços mais e menos frequentados e despertadores de relação com o indivíduo são algumas das observações necessárias para entender a realidade sentida e vivida pela população destes mesmos núcleos urbanos. São assim várias as propostas exaltadas por arquitectos e urbanistas sobre o modo como uma cidade deve ser desenvolvida, quais as acções que devem ser tomadas, de forma a criar novas e melhores oportunidades de crescimento. Uma dessas propostas, e que suscita diferentes opiniões e modos de actuar é o princípio de *tabula rasa*. Com a finalidade de reestruturar contextos, exibindo novas condições de bem-estar, conforto, desenvolvimento e oportunidade, este é um princípio debatido, cada vez mais, na contemporaneidade, sobretudo em contextos onde se poderá presenciar um certo parar do tempo, face às duras restrições de construir novo, preservando um sem número de construções do passado.

Mas a cidade não é apenas arquitectura e urbanismo. É a emancipação e enaltecimento da vida humana que, dependendo das diferentes escalas e crescimentos, acaba por ser mais ou menos influenciada por factores também eles presentes nestes núcleos urbanos. O contexto rural e urbano em muitos momentos se distingue, sendo que questões relacionadas com o bem-estar humano acabam por desenvolver oportunidades de comparação bem visíveis na actualidade. Situações como a de segregação da população residente urbana, desencadeada por factores de maior ou menor dimensão global,<sup>69</sup> que acabaram por criar uma realidade de individualismo e isolamento pessoal cada vez mais visível, é uma das preocupações a enfrentar e corrigir nas cidades e metrópoles mundiais contemporâneas.

---

<sup>69</sup> Dentro dos factores referidos, poder-se-á falar da própria globalização, suscitada em grande parte pelos avanços tecnológicos. Também podem ser referenciadas questões como a emigração, grandes distâncias entre o local de trabalho e a habitação e uma falta de contacto entre usuários de um mesmo espaço, como em edifícios de habitação plurifamiliar.

## Sim à *tabula rasa*

Foram vários os relatos que o jovem veneziano Marco Polo confidenciou ao imperador dos tártaros Kublai Kan, descrevendo várias cidades que foi visitando e permitindo que o imperador conseguisse visualizar o mundo para lá das suas muralhas.<sup>70</sup> Duas das narrativas diziam respeito às cidades de Zora e Zenóbia que, possuindo características distintas, acabam por descortinar algumas possibilidades do pensamento contemporâneo, face à imagem que uma cidade pode desenvolver.

*Zora, a cidade que quem a viu uma vez nunca mais pode esquecer*<sup>71</sup> apresenta características estáticas, onde a mudança ou alteração não encontra lugar. Conhecida pelos mais sábios, face à memória e imagem intocáveis presentes, a cidade foi *obrigada a permanecer imóvel e igual a si própria para melhor ser recordada*, [sendo que] *estagnou, desfez-se e desapareceu. A Terra esqueceu-a*.<sup>72</sup>

Por outro lado, Zenóbia foi sendo desenvolvida em *sobreposições sucessivas*, desde o início da sua criação. Numa miscelânea de imagens, construções, diferentes materiais e desenhos, a cidade foi crescendo sem que tivesse havido um plano urbano pensado em antemão não perdendo, todavia, o carinho e felicidade de todos os que nela habitam. Desta forma, é importante comparar exemplos e quais a que melhor se envolvem com a vida humana: se as (...) *que continuam através dos anos e das mutações a dar forma aos desejos* [ou se] *aquelas em que os desejos ou conseguem aniquilar a cidade ou são eles aniquilados*.<sup>73</sup>

Perante estes dois exemplos, é possível descortinar duas opções de imagem e desenvolvimento de uma cidade nos exemplos apresentados: manter uma imagem imaculada e fixa de um núcleo urbano ao longo do tempo ou, pelo contrário, deixar que o próprio tempo desenhe mudanças e novos contextos.

---

<sup>70</sup> Italo Calvino in *As Cidades Invisíveis*.

<sup>71</sup> Idem, p. 24.

<sup>72</sup> Idem, p. 25.

<sup>73</sup> Idem, p.45.

As situações apresentadas elevam uma verdade sentida, actualmente, em diversos contextos urbanos, exaltando diferentes opiniões que tanto arquitectos como urbanistas defendem, face à imagem que ambos consideram ser a que se deveria poder sentir e vislumbrar no referido centro urbano. Os que são a favor do princípio de *tabula rasa* defendem que, em determinados momentos, existe um excesso na preocupação e preservação de tudo o que se identifique como histórico, e que perante tal conservação sobre construções várias – sendo que, como é defendido, a sua maioria não tem “estatuto” para ser considerado histórico ou inserir-se no grupo pertencente ao património cultural – deixa de haver oportunidade para se fazer novo, para evoluir a imagem da cidade e permitir que novas gerações coloquem o seu cunho nestes núcleos urbanos.

Rem Koolhaas demonstra, tanto em escritos como em propostas de projectos indicativos à prática de *tabula rasa*, uma intenção de criar novo, definindo um presente e futuro de uma parcela de cidade, controlando qual o passado que permanecerá acessível e visível aos demais. Os exercícios dos “re” – reabilitação, renovação, restauração, reconfiguração, recuperação, redesenho, entre outros – deveriam ser extintos da prática da arquitectura.<sup>74</sup>

*A noção de um novo começo – começar do início, do conceito de tabula rasa – tem sido um tabu desde a brutal tentativa do Plano Voisin de Le Corbusier, para retirar tudo de uma vez só. A dureza, o choque, a insanidade óbvia – mas ao mesmo tempo a incrível eloquência – desta operação fechou o livro a questões de novos começos para as gerações futuras.<sup>75</sup>*

---

<sup>74</sup> Referência ao pensamento de Rem Koolhaas in *Três Textos Sobre a Cidade*, p.91.

<sup>75</sup> Rem Koolhaas in *S, M, L, XL*, p. 1103.



O plano *Uma cidade contemporânea para três milhões de habitantes*, apresentado pela primeira vez em 1922, no *Salon d'Automne*, em Paris, enaltecia aqueles que pareciam ser, no ponto de vista do arquitecto Le Corbusier, melhorias fundamentais ao urbanismo moderno. Tinha como ideias e espaços principais o centro de negócios com zonas residenciais, seguido de uma área de expansão com uma grande mancha verde e uma zona periférica habitacional e industrial. *Matar a rua-corredor*<sup>1</sup> era uma das prioridades de Le Corbusier, uma vez que considerava esta realidade um factor de envenenamento das casas em redor e da criação de pátios fechados insalubres: *as ruas-corredores fazem a cidade-corredores. A cidade inteira é feita de corredores. Que aspecto! Que estética! Não dizemos nada, apenas suportamos. Com que rapidez nos contentamos!*<sup>2</sup> Por isso mesmo, desenhar-se-ia uma rua moderna, que fosse formulada em conjunto com engenheiros e que se concentraria na diminuição do trânsito citadino, criando ruas subterrâneas – ou à superfície se os prédios fossem construídos sobre *pilotis* – para os camiões, ruas regulares ao nível térreo da cidade e suas construções que permitiriam o fluxo do trânsito local estável e estradas principais de circulação rápida nos eixos Norte-Sul e Este-Oeste, erguidas aos 40 e 60 metros de altura. Com esta solução, o número de ruas existentes seria reduzido a dois terços das existentes na altura.<sup>3</sup> Para além desta questão da mobilidade automóvel e redução do respectivo tráfego, questões como concentrar a densidade populacional na zona central, facilitando actividades comerciais e negócios vários, assim como a criação de mais áreas verdes, proporcionando melhor saúde e ambientes de tranquilidade, em contraposto com o acelerado ritmo sentido, eram outros princípios-base à qual Le Corbusier demonstrou uma verdadeira preocupação e resposta nos seus estudos. Apesar da sua visão contemporânea, foram muitas as interrogações e críticas negativas face ao projecto apreentado, considerado uma imagem do futuro. Le Corbusier defendeu-se declarando que o mesmo nada sabia sobre o futuro e que, vivendo no presente, observando a evolução tecnológica, social, urbanística e arquitectural, o mesmo apenas *tinha construído um esquema rigoroso e teórico que possibilitaria a formulação de princípios-base do planeamento urbano contemporâneo*.<sup>4</sup> É então que em 1925 surge a oportunidade, a partir do financiamento do grupo automóvel Voisin, de aplicar alguns dos princípios enumerados anteriormente, na renovação de uma zona central da cidade de Paris, não propondo uma solução definitiva face à realidade existente, mas sim criando a oportunidade de debate sobre a actualidade e as necessidades que a mesma exige.

---

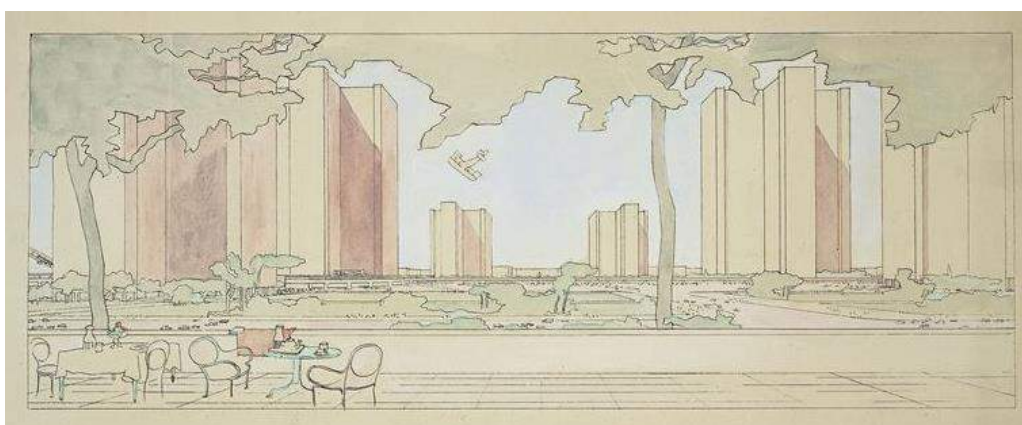
<sup>1</sup> Le Corbusier in *Precisões*, p. 169.

<sup>2</sup> Ibidem.

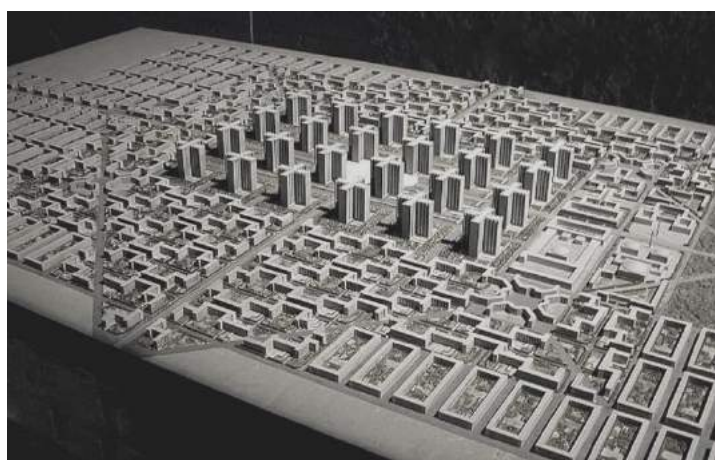
<sup>3</sup> Pensamento de Le Corbusier in *The ideas of Le Corbusier on Architecture Urban Planning*, p. 98.

<sup>4</sup> Ibidem.

Criar-se-ia uma cidade de negócios a Este, entre a praça da République à rua Louvre, e da Estação de Leste à rua Rivoli, e uma cidade habitacional a Oeste, entre a rua Pyramides à praça Champs-Élysées e da estação ferroviária Saint-Lazare à rua Rivoli.



|1



|2



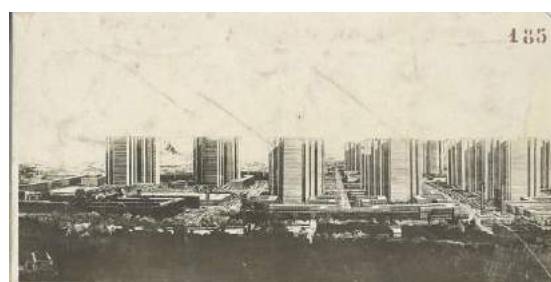
|3

Representações várias do plano *Uma cidade para três milhões de habitantes*, criado por Le Corbusier, a partir de desenhos, *maquettes* e colagens. De enaltecer a malha reticulada, o centro urbano com os edifícios em altura, a contracenar com a restante malha urbana e o carácter pitoresco com que foram pensados diferentes espaços de estar na cidade.

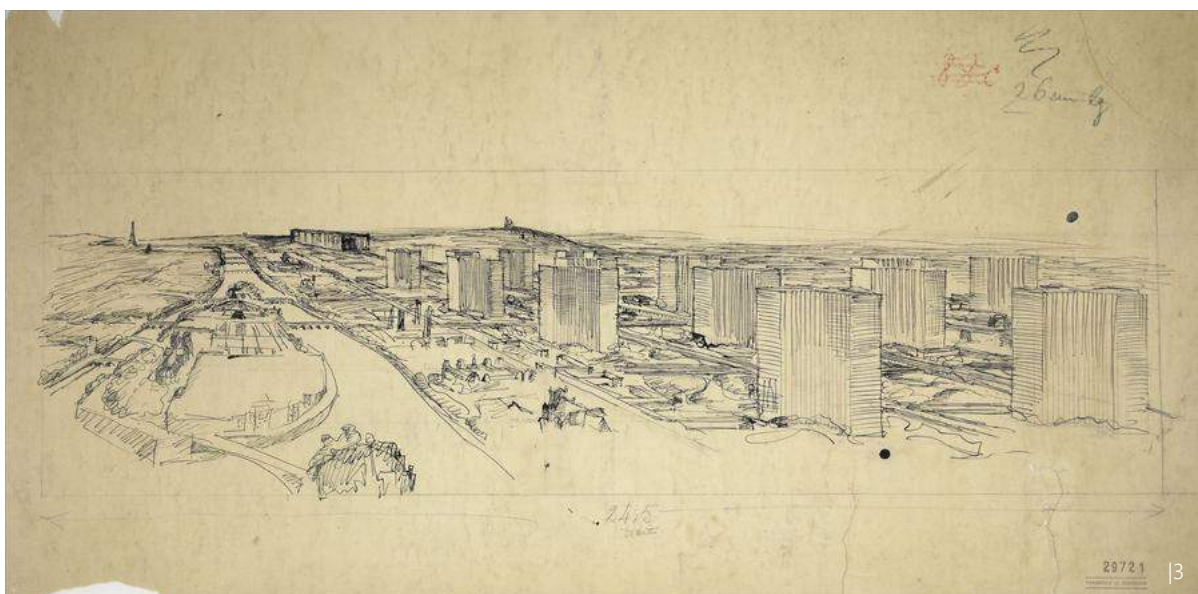
O Plano Voisin de Paris, criado em 1925 também pelo arquitecto francês, celebrou pela primeira vez a oportunidade de renovação e reestruturação das cidades existentes, utilizando princípios importantes desenvolvidos nos estudos anteriores.



|1



|2



|3

Representações várias do *Plano Voisin de Paris*, criado por Le Corbusier, a partir de desenhos, *maquettes* e colagens. Tal como acontece no plano anteriormente estudado, é visível uma grande relação entre o construído e o vazio, este preenchido com espaços verdes, de estar e comunidade.



*Como o automóvel abalou as bases seculares do urbanismo, havia eu concebido o projecto de interessar os fabricantes de automóvel na construção do Pavilhão do Espírito Novo [L'Espirit Nouveaux] na Exposição de Artes Decorativas e Industriais Modernas [Paris, 1925], uma vez que esse pavilhão devia ser dedicado à habitação e ao urbanismo. Havia-me encontrado com os dirigentes das fábricas Peugeot, Citroën e Voisin e dissera-lhes:*

*– O automóvel matou a grande cidade.*

*– O automóvel deve salvar a grande cidade.*

*– Os senhores querem doar a Paris um Plano Peugeot, Citroën, Voisin de Paris? Um plano não tendo outro objectivo senão o de fixar a atenção do público sobre o verdadeiro problema arquitectural da época, problema que não é de arte decorativa, mas sim de arquitectura e de urbanismo: a constituição sadia da moradia e a criação de órgãos urbanos que atendam as condições de vida tão profundamente modificadas pelo maquinismo?*

*A firma Peugeot receou arriscar o seu nome no nosso barco de comportamento tão temerário.*

*O Sr. Citroën, com muita gentileza, respondeu-me que não compreendia nada da minha pergunta e que não entendia que relação o automóvel podia ter com o problema do centro de Paris.*

*O Sr. Mongermon, administrador representante dos Aéroplanes G. Voisin (Automóvel) aceitou sem hesitar o patrocínio dos estudos do centro de Paris e o plano daí resultante se chama, portanto, o Plano Voisin de Paris.<sup>5</sup>*

---

<sup>5</sup> Le Corbusier in *Urbanismo*, p. 261.

*Então desenho este acontecimento contemporâneo: a Cidade de Negócios de Paris. Imenso e magnífico; radioso e ordenado! Seguro da história da cidade, de seu poder vital, de seu senso de conveniência, de seu espírito vivo e eternamente criador – até mesmo de seu espírito revolucionário ágil e tradicional – de sua cronologia, segura da fé que tenho na época actual, das ardentes realidades de uma manhã iminente, afirmo com frieza, convicção e decisão: 'Isto é Paris!'. Sinto que o mundo inteiro tem os olhos voltados para Paris, espera de Paris o gesto que comanda, cria e eleva na ordem, o acontecimento arquitectónico que iluminará todas as outras cidades. Acredito em Paris. Tenho esperança em Paris. Suplico a Paris que faça hoje, novamente, este gesto de sua história: continuar!*<sup>6</sup>

A cidade de negócios ocuparia uma zona de 240 hectares numa *proposta formal conforme, exacta e realizável*,<sup>7</sup> sendo que, de forma a dar qualidade residencial, seriam destruídos primeiro os bairros superlotados e habitações usadas, especialmente, para escritórios criando, consequentemente, bairros ventilados, entre 30 e 40 metros de altura.

Sem esquecer a arquitectura do passado, que seria contextualizada com espaços verdes, criar-se-ia uma cidade vertical, com eixos viários e estações ferroviárias centrais, com grandes parques, numa tentativa clara de unir sinergias entre urbanismo e arquitectura, onde os dois poderiam funcionar como um só.

*O academismo grita: Não!*<sup>8</sup>

---

<sup>6</sup> Le Corbusier in *Precisões*, p. 174.

<sup>7</sup> Le Corbusier in *Urbanismo*, p. 265.

<sup>8</sup> Le Corbusier in *Precisões*, p. 174.



O distrito de La Défense, em Paris, é hoje um dos maiores centros financeiros da Europa. Todavia, para alcançar tal particularidade, foi necessário alterar por completo a imagem desta área da cidade, caracterizada pelas pequenas fábricas de indústria automóvel, alguns terrenos agrícolas e ainda habitações em mau estado de conservação. Em 1964 foi elaborado o primeiro plano para a sua reestruturação num centro distrital de negócios, com a adição de construções várias de carácter habitacional, comercial e espaços de lazer. Depois de alguns anos de recessão económica, que destabilizaram a sua evolução, foi no final da década de 80 e inícios da década de 90 que novos projectos para a revitalização de La Défense foram criados,<sup>1</sup> proporcionando maior conforto, qualidade de espaços, acessos e serviços, para além de uma imagem melhorada, resultando numa ascensão no número de trabalhadores, habitantes, consumidores e turistas.

Curiosamente, em 1929 Leonard Rosenthal e Le Corbusier participaram numa competição que visava a criação de um novo espaço urbano para a cidade de Paris, na mesma zona que anos mais tarde se tornaria La Défense. Os princípios do plano apresentados em muito se assemelhavam ao elaborado em 1922 por Le Corbusier,<sup>2</sup> com elementos como duas torres de escritórios que emoldurariam a vista para o Arco de Triunfo, *immeubles villas* de forma a não utilizar mais a imagem de ruas-corredor, tráfego automóvel controlado, com faixas paralelas e poucos cruzamentos, entre outros.

Sessenta e dois anos mais tarde, Rem Koolhaas volta a invocar Le Corbusier, ao projectar um plano de extensão urbana para o centro do distrito de La Défense. O projecto apresentado visava dar solução à imagem criada pelo plano anterior, marcado por um desenvolvimento desordenado. Para que tal fosse possível, invocava o conceito de *tabula rasa*, outrora enunciado pelo seu antecessor, da mesma forma que criticava o pensamento europeu de se manter inerte quanto à modernização e consequente desenvolvimento urbano e arquitectónico, em proveito de uma imagem histórica, com edifícios do passado a serem classificadas como estruturas principais nas cidades – *O existente é, na Europa, uma*

---

<sup>1</sup> Em 1981, o então presidente francês Mitterrand criou um concurso de arquitectura para a elaboração do edifício do Ministério do Desenvolvimento Territorial. Em 1981, também, foi inaugurado o maior centro comercial da altura, Quatre Temps. Já em 1989, foi inaugurado, na cimeira do G7, o Grande Arche, projectado por Johan Otto von Spreckelsen, trazendo exposição mediática a nível internacional ao local. A criação de uma linha de metro específica para a zona de La Défense, em 1992 contribuiu para um maior fluxo populacional.

<sup>2</sup> Plano *Uma cidade contemporânea para três milhões de habitantes* foi apresentado, pela primeira vez em 1922, no Salon d'Automne, em Paris e publicado em 1925 no seu livro *Urbanisme*.

condição ambígua. Sendo a Europa o Mundo Antigo, o 'continente da história', existe uma suposição que toda a substância – mesmo a mais medíocre – é histórica e, por isso mesmo, tem direito à vida eterna.<sup>3</sup>

*How many of these buildings deserved eternal life? (...) when we looked at these buildings – their materials not intended to last forever, their programs merely articulations of a momentary financial legitimacy – it became difficult to consider them part of Europe in a historical sense.*<sup>4</sup>

Tanto devido à deterioração dos materiais usados na construção, à efemeridade dos programas propostos para diferentes espaços, ou ainda a necessidade de alteração, modernização e desenvolvimento da imagem e características das cidades europeias, Koolhaas propôs a potencial remoção de todos os edifícios com idade superior a vinte e cinco anos que não tenham valor programático, construtivo e visual no distrito de La Défense |1 – *nós analisamos esta questão em termos numéricos e descobrimos que se limpássemos o espaço em cinco anos, apenas ao eliminar todos os edifícios superiores a 25 anos, áreas enormes seriam gradualmente libertadas.*<sup>5</sup> Ao elaborar tal proposta, o mesmo acaba por gerar uma ideia de progresso, de interação com o contemporâneo. |2 Rem Koolhaas termina afirmando que o projecto terá em consideração alguns dos edifícios mais emblemáticos do distrito, que continuarão a formar a acrópole parisiense do século XX.



|1



|2

Na imagem |1 é possível observar a área de intervenção referida por Rem Koolhaas, na zona de La Défense. A mancha preta representa todo o espaço onde seria implantado o ideal de *tabula rasa*, possibilitando, dessa forma, uma nova imagem, uso e função, como é visível na imagem |2. Nesta, é possível imaginar um conceito moderno, em vários níveis do urbano, proporcionando várias relações espaciais, em conjunto com edifícios de vanguarda.

<sup>3</sup> Memória descritiva oficial do projecto de expansão para La Défense.

<sup>4</sup> Rem Koolhaas in *S, M, L, XL*, p. 1100.

<sup>5</sup> Idem, p. 1105.

## Não à *tabula rasa*

Todavia, e recuperando o pensamento suscitado com o exemplo da cidade de Zenóbia descrita por Marco Polo, existem arquitectos que não se revêem no pensamento de *tabula rasa*, considerando a preservação e reconstrução dos elementos a ter sempre em consideração quando se desenvolvem projectos criados para o homem. Um edifício, assim como uma cidade, são defendidos como sendo o resultado de uma transformação contínua, definida pela mudança constante, de acordo com interesses pessoais, os seus usuários e a própria sociedade como um todo. Exaltam-se pensamentos onde a cidade deveria reflectir a projecção e (re)desenho, a partir da materialidade da cidade, quando a mesma apresenta condições para tal exercício, recuperando-se tradições, imagens e situações que o contexto do plano vazio não poderia suscitar. É defendida a complexidade da cidade, com toda a sua história, processos de alteração e aglomeração, encorajando o encontro de respostas e soluções a um problema levantado. A arquitectura acaba por exercer o papel de recordar e reviver situações que não precisam, necessariamente, de ser esquecidas. Trabalhar com o existente poderá ser uma solução saudável para a continuação histórica e visual de um local na cidade, enquanto se adequa as necessidades e propostas da contemporaneidade às diferentes situações criadas.

Fazendo uso da história, existem elementos na cidade que não são atribuídos a um único arquitecto, uma vez que foram vários os que foram inserindo o seu cunho nas diversas partes e camadas constituintes de um edifício, ao longo da (re)construção. Todavia, não é por este mesmo motivo que os edifícios deixam de deter valor ou ser apreciados por quem aí habita ou visita. *A building is an addition to something that was already there and it is expected to be absorbed into something else yet to come.*<sup>76</sup> Estas são palavras descritivas da prática arquitectónica da dupla de arquitectos franceses Anne Lacaton e Jean-Philippe Vassal, que expressam ser a favor da preservação e da prática do “re”: *para nós é extremamente importante considerar que estamos a trabalhar na cidade*

---

<sup>76</sup> Ilka e Andreas Ruby in *Lacaton&Vassal – Cité de l’Architecture & du Patrimoine*, p. 17.

*existente e, por isso mesmo, a tabula rasa não é uma alternativa. (...) Mais do que nunca, é necessário encontrar algumas respostas inteligentes para alguns dos problemas da cidade em vez de, e primeiramente, destruir uma porção da cidade porque não se é capaz de resolver problemas e depois propor a alguns arquitectos para elaborarem diferentes projectos em terrenos novos.*<sup>77</sup> Assim, propõem analisar as qualidades e defeitos da cidade ou da situação em específico, de forma a poderem sugerir transformações que surjam a partir das oportunidades encontradas, desenvolvendo uma continuação temporal urbana, reflexo do suscitar histórico que a cidade emana.

*(...) acaba por ser muito mais inteligente começar com a cidade existente, com os seus problemas e qualidades, que devem ser transformados em oportunidades entusiasmantes, observando se algo pode ser acrescentado a esse desenvolvimento orgânico para a sociedade.*<sup>78</sup>

---

<sup>77</sup> Jean-Philippe Vassal in *El Croquis* nº 177/178, p. 19.

<sup>78</sup> Jean-Philippe Vassal in *Indexnewspaper*, nº4.

A dupla de arquitectos franceses Anne Lacaton e Jean-Philippe Vassal expressam opiniões e métodos de observar e fazer arquitectura diferentes do praticado por outros profissionais. E isto porque ambos são contra a ideia de *tabula rasa*, de demolir a favor do fazer novo. Um dos pontos fulcrais no seu trabalho acaba por ser o de analisar o contexto onde um possível projecto ou concurso está inserido, observando a realidade a partir de elementos como circulação, estruturas-base, população em redor, acessos, qualidade da pré-existência (se existir), entre outros. Em suma, observam a arquitectura em redor, ou a própria cidade e tentam, com essa mesma realidade que se deparam, transformar a mesma numa nova, onde as qualidades do espaço são exaltadas, de acordo com as necessidades contemporâneas – *A ideia é nunca demolir, remover ou substituir, sempre adicionar, transformar e usar. Agir com precisão, delicadeza, gentileza, com atenção às pessoas, usos, construções, árvores, chão, para o que já existe.*<sup>1</sup>

Tendo como intenção final uma renovada imagem das habitações sociais existentes, o governo francês colocou em marcha um processo em grande escala de destruição de complexos construídos entre a década de 1960 e 1970. *Neste contexto, pensamos que a demolição é aberrante e que a transformação tornaria possível o conhecimento de necessidades mais económicas, eficientes e com maior qualidade.*<sup>2</sup>

O escritório Lacaton&Vassal avaliou assim os concursos propostos pelas entidades francesas e percebeu que podia propor melhores condições do que as apresentadas, aumentando o número de fogos, as suas áreas internas, ao diminuir as suas densidades e adicionando varandas, terraços ou jardins-de-inverno, proporcionando espaço e conforto térmico e ainda manter o orçamento exigido. Tudo isto porque se teria em consideração o existente e tudo o que pudesse ser reutilizado.

Mencionar-se-ão quatro casos de estudo, onde estes princípios foram colocados em prática: as transformações habitacionais em Petit Maroc (2004) e La Chesnaie (2014 e 2016), ambas em Saint-Nazaire, a transformação do complexo habitacional Tour Bois le Prêtre (2001), em Paris e a transformação de 530 apartamentos (2016) em Grand Parc, Bordeaux.

---

<sup>1</sup> Anne Lacaton e Jean-Philippe Vassal in *Lacaton&Vassal*, p.152.

<sup>2</sup> Idem, p.153.



### Petit Maroc, Saint-Nazaire (2004)

Utilizando a mesma dinâmica da utilizada em outros projectos, Anne Lacaton e Jean-Phillipe Vassal assumem o não à *tabula rasa*, à demolição e perturbação perante o local e seus habitantes. Preferem, desta forma, a arquitectura do “desfazer e refazer”.

Neste caso de estudo em específico, a ideia do manter adveio das qualidades já existentes no local, como as árvores, o ambiente de convívio, charme, acolhimento, balanço e comunidade existentes. Dessa forma, o projecto de requalificação visou, essencialmente, o aumento do número de apartamentos, mantendo tudo o que valorizasse e potenciasses positivamente a situação já existente.



Nas imagens apresentadas é possível visualizar o contexto local onde o edifício existente se insere, sendo que o contacto visual com a natureza, através da água e do mar, eram momentos-chave e se elevar, aquando da reabilitação proposta. É possível perceber os diversos usos possíveis das varandas criadas, sendo que a independência para cada morador usar, decorar e apropriar-se deste mesmo espaço, é algo também defendido pela dupla de arquitectos.

Tour Bois le Prêtre, Paris – Lacaton&Vassal, Frédéric Druot (2011)

Tendo em consideração o bom estado de conservação do edifício existente, na sua estrutura, acessos e pavimentação, foi possível economizar nestas mesmas situações e concentrar o pensamento nas extensões projectadas em cada um dos apartamentos individuais, com a colocação de estruturas exteriores (como é visível nas imagens apresentadas), que proponham um aumento de espaço e qualidade interior. Este edifício de habitação social, aquando da sua reabilitação, passou a emanar uma qualidade visual de excelência, não sendo mais descrito negativamente como um elemento habitacional para famílias à margem da sociedade – desde que se incuta um pensamento económico e construtivo face ao exigido, como generosidade, conforto e qualidade espacial individual, é possível criar espaços acessíveis a todas as classes e situações urbanas, melhorando, desta forma, a própria imagem da cidade.



[1]

### La Chesnaie, Saint-Nazaire (2014 e 2016)

Este bloco habitacional, localizado em França, foi edificado na década de 1970, sob uma imagem moderna, invocada na altura. O que antes demonstrava ser uma zona promissora de desenvolvimento, acabou por apresentar uma falta de atractividade geral. Tal como outros momentos na cidade, o presente edifício expunha uma imagem degradada – sem com isso querer afirmar que a estrutura estava ela danificada –, acabando por ser proposta a demolição do mesmo e o seu redesenho, com uma nova imagem de fachada e melhores funções urbanas, em simbiose com a prática contemporânea.

Todavia, e como já explicado, à vista da dupla de arquitectos, demolir é um erro. Por isso mesmo, procuraram-se características e qualidades do edifício em questão, espaço envolvente e comunidade aí existente, de forma a elaborar um plano de reestruturação, sem com isto ter de construir novo e retirar os moradores das suas habitações. Foram encontrados espaços verdes, com bonitas árvores, solidez e boa preservação da construção, agradáveis vistas para o exterior, proximidade ao centro da cidade, boa conexão com transportes públicos e relação senhorio-inquilino, convívio entre as pessoas e uma imagem de modernidade susceptível a uma renovação positiva do espaço. Por todos estes factores, foram assim propostos planos de reconstrução, reabilitação e reforma urbana para o edifício e espaço envolvente.



|1

Nas fotografias apresentadas, é possível assistir à evolução do projecto de reconstrução do edifício La Chesnaie, havendo uma preocupação visível no aumento do espaço já existente. Foram criados, para além de espaços de ligação interior-exterior, dois blocos habitacionais concordantes com o presente. Desta forma, foi exteriorizada uma nova imagem de cidade, criando a possibilidade de rejuvenescimento da mesma.



530 apartamentos, Paris – Lacaton&Vassal, Frédéric Druot, Christophe Hutin (2016)

Esta torre habitacional projectada no início da década de 1960, na periferia de Paris, eleva-se em 16 pisos, com um total de 96 apartamentos. Como já foi referido, era intenção primária a sua destruição. Todavia, o projecto de transformação proposto demonstrou ser a opção mais viável para a presente situação.

De entre as propostas de reabilitação, destacam-se o aumento da área das salas de estar, a partir da criação de varandas e terraços, num ideal de separação ténue entre o interior-exterior. Da mesma forma, a fachada existente com pequenas janelas deu lugar a aberturas transparentes de grande dimensão, aproveitando assim a vista sobre a capital existente. Foi desenhado um jardim térreo, libertando todo o espaço útil no rés-do-chão e criando uma zona de livre circulação. Um outro aspecto a referir foi a preocupação dos arquitectos de não retirar os habitantes das suas habitações, aquando das obras de reconstrução, utilizando estruturas com elementos pré-fabricados, para um mais rápido resultado, com igual qualidade construtiva.



|1



|2

Como é possível observar nas imagens projectadas, é grande a diferença visual entre o antes e o depois da reconstrução, proposta pelo escritório de arquitectura Lacaton&Vassal. De uma forma mais económica, rápida e em atenção à questão ambiental, foi possível obter um resultado igualmente moderno, sólido e eficaz, desmistificando a ideia de *tabula rasa* primeiramente pensada. De notar a dinâmica da fachada, através da função que cada habitante decidiu implantar na mesma.



## Cidade individualização

Na contemporaneidade, uma das questões com maior destaque social, face ao seu incremento e consequências negativas é a solidão humana. Há notícias, estudos, reportagens, encontros, livros e até filmes que se concentram em analisar e demonstrar aspectos da sociedade do presente e futuro, onde é sentido e previsto um isolamento – mesmo em grandes aglomerados populacionais – que afectará cada vez mais pessoas. Segundo Marc Augé, *o não-lugar é o contrário da utopia: existe e não alberga sociedade orgânica nenhuma*.<sup>79</sup> No presente que nos encontramos, existem vários momentos que nos levam a pensar que os espaços que percorremos são *não-lugares* – segundo a afirmação de Augé – e isto porque parte da sociedade está estática, inerte e robotizada, para além de que é cada vez mais sentida uma falta de propósito geral.

A globalização, que desencadeou um desenvolvimento e crescimento colossais, “erradicou” o diferente carácter e tradições sentido outrora em muitas cidades, homogeneizando e atenuando as diferenças das experiências. Ao não ser criada nenhuma acção que contrarie ou pacifique esta situação, poderá ser provável um crescimento de *não-lugares*, que *não criam nem identidade singular, nem relação, mas solidão e semelhança*.<sup>80</sup> Quanto mais uma cidade cresce, menos se a conhece, tornando-se apenas num amontoado de indivíduos.

Esta realidade poderá ser sentida em maior escala nas grandes cidades e metrópoles, onde a dupla de arquitectos japoneses que compõem o Atelier Bow-Wow iniciaram um estudo, de forma a perceberem de que forma a solidão e individualismo estaria presente na sociedade japonesa. Foi revelada a sua preocupação quando analisaram que a população de algumas cidades nipónicas se sente triste e desmotivada, sem saber bem a razão, por melhor estabilidade económica e financeira apresentada.<sup>81</sup> Esta é uma realidade que

---

<sup>79</sup> Marc Augé in *Não-lugares: Introdução a uma Antropologia da Sobremodernidade*, p.94.

<sup>80</sup> Idem, p.87.

<sup>81</sup> Atelier Bow-Wow in *Urban Forest*, p. 35.

poderá ser mantida no futuro, através de laços cada vez mais fortes criados entre as gerações humanas e as tecnologias. Desta forma, e tendo em conta as consequências do natural desenvolvimento tecnológico, social e antropomórfico, talvez seja mais vantajoso pensar e elaborar estratégias de forma a moderar os impactos negativos que esta realidade poderá trazer para o ser humano, sem com isto esquecer a arquitectura e o seu importante papel nesta realidade, pois sendo um dos motores da modernização, é da responsabilidade dos mesmos profissionais alterar o que outrora os seus antepassados criaram e que, consciente ou inconscientemente, levaram à presença desta individualização sentida em vários locais do globo.

O Atelier Bow-Wow sente que a arquitectura contemporânea industrializada e os grandes espaços urbanos são exemplos de alguma fraqueza sentida na sociedade, o que os leva a concluir que é neste tipo de situações, onde o individualismo é mais sentido, que se persente uma maior necessidade da utilização e projecção da palavra “comum” e do que ela poderá incitar na sociedade. *A cidade depende também e não menos essencialmente das relações (...) directas entre as pessoas e grupos que compõem a sociedade.*<sup>82</sup> Existem trabalhos de procura, pesquisa e desenvolvimento de plataformas e estruturas, de forma a criar situações que possibilitem estabilidade, conforto, desenvolvimento de relações e companhia dos e entre seres humanos. Com estas iniciativas elaboram-se pensamentos, argumentos e propostas, de forma a tentar entender contextos e dinamizar formas como, perante o contexto actual, poderá ser possível (sobre)viver diariamente em melhores condições sociais.

---

<sup>82</sup> Henry Lefebvre in *O Direito à Cidade*, p. 51.

O filme *Her*<sup>1</sup> retrata um romance de um humano com um sistema operacional de inteligência artificial. Todavia, o filme projecta outras situações que exigem a reflexão sobre um possível futuro humano, a partir de questões tecnológicas e sociais e também do modo de estar e viver a cidade.

A história passa-se num futuro não específico, onde se observa um centro urbano de arranha-céus, onde a interacção social é um factor quase que alheio, nos planos apresentados. As pessoas caminham, maioritariamente sozinhas, falando “sozinhas”, pouco interagindo com os da mesma espécie, mesmo em contextos como o local de trabalho. |1 |2



|1



|2

---

<sup>1</sup> Título em português: *Uma História de Amor*. Escrito e realizado por Spike Jonze e teve a sua estreia em 2013.



Todavia, de observado, compreende-se que todas elas, inclusive a personagem principal, interagem com o seu sistema operativo a partir de um pequeno auricular <sup>|5</sup> e outro aparelho com câmara fotográfica. <sup>|3</sup> Depois de haver um grande interesse em experimentar um sistema operativo de inteligência artificial que prometia criar relações, designando ser *uma consciência*, denota-se uma maior dependência diária entre o utilizador humano e os dois aparelhos. Esta nova realidade acaba por funcionar como um assistente virtual, organizando todo o dia-a-dia dos seus utilizadores. Desde a leitura e resposta de e-mails, marcação de encontros pessoais, procura dos mais ínfimos assuntos, perceber o estado de espírito do humano, este sistema operativo convive com o usuário, sendo criada uma “relação” humano-virtual. <sup>|4</sup> As pessoas vão, assim, perdendo ainda mais a espontaneidade e interação humana, não se apercebendo da solidão em que vivem diariamente.

Theodore (personagem principal):

– *Tu pareces uma pessoa, mas és apenas uma voz no computador.*

Samantha (sistema operativo de inteligência artificial):

– *Eu consigo perceber como a perspectiva limitada de uma mente não-artificial pode entender isto desta forma. Tu vais acostumar-te.* <sup>2</sup>



|3

|5



---

<sup>2</sup> Diálogo do filme *Her*.

No entanto, e uma vez que a maioria da sociedade aderiu a este sistema operativo, a solidão que o espectador observa acaba por não ser sentido, da mesma forma, pelos intervenientes na história e isto porque, estando esta sociedade ultra-moderna a viver a mesma situação, a situação acaba por ser normalizada perante todos (existem convívios entre humanos e os respectivos sistemas operativos, como se de uma comunidade igualitária se tratasse).<sup>3</sup>

Samantha:

– *Será que os sentimentos são reais ou só programados?*

Theodore:

– *Tu és real para mim Samantha.*<sup>4</sup>

De forma a evitar a solidão, Theodore vive uma relação como a que nunca conseguiu ter com um ser humano e isto porque, ao contrário do homem, um sistema operativo não tem ou implica pressão social, problemas com idade, confiança ou comprometimento.

Em perspectiva, é possível perceber algumas das “chamadas de atenção” que o escritor e realizador Spike Jonze pretende dar a conhecer, ao mostrar ao público geral a percepção das possíveis implicações que uma inteligência artificial poderá ter na vida humana. Por maiores e melhores que sejam os aspectos positivos descritos actualmente, haverá sempre confrontações com a verdadeira imagem e comportamento humano, principalmente quando é visível uma inversão de papéis, onde o humano age com maior espontaneidade, curiosidade, calma e naturalidade com um aparelho móvel e inerte, do que com um ser humano, sendo que este objecto com uma voz associada acaba por se tornar a parte viva de todo o enredo e história.

---

<sup>3</sup> É curioso que durante todo o filme, apenas tenha havido um momento de interrogação, face à realidade apresentada pela personagem principal: uma criança que considera estranho, mas também engraçado, que exista a possibilidade de haver uma relação entre humanos e uma voz, que se encontra dentro de um pequeno aparelho tecnológico.

<sup>4</sup> Diálogo do filme *Her*.





Qual o preço para se ter companhia?

A empresa *The People Walker*<sup>1</sup> criada em 2016 em Los Angeles, Estados Unidos da América, idealizou um serviço que, com o pagamento de cerca de vinte e cinco euros, é possível ter companhia por uma hora de passeio em diferentes zonas da cidade norte-americana. Segundo a empresa, são cada vez mais as pessoas que procuram esta experiência, devido à incompatibilidade de horários e poucos momentos disponíveis para se fazer uma actividade de carácter espontâneo com colegas e amigos, por mais que estes se traduzam às centenas ou milhares nas redes sociais. Como explicou um dos trabalhadores, *é como se usássemos um cobertor, mas mesmo assim nos sentíssemos frios*,<sup>2</sup> uma vez que a realidade

tecnológica de contacto entre pessoas através das redes sociais e aparelhos tecnológicos levam a um cada vez maior distanciamento da relação física entre as mesmas. A realidade da virtualidade – que está a aumentar face à cultura global do individualismo – poderá tornar-se num fruto imaginativo e especulativo social de aparente conexão pessoal.

---

<sup>1</sup> <https://www.thepeoplewalker.com/>

<sup>2</sup> Ibidem.

# THE PEOPLE WALKER

- Need motivation to walk?
- Scared to walk alone at night?
- Don't like walking alone?
- Don't want people to see you walking alone and just assume you have no friends?

FEATURED ON  
DailyDot.com  
Ryan Seacrest  
The Awkward Human  
Survival Guide Podcast  
Zoomin.TV

You Need The People Walker™  
Chuck McCarthy And His New Crew!

**\$7** per mile



[facebook.com/thepeoplewalker](https://facebook.com/thepeoplewalker)

FIRST WALK FREE WITH  
CODE:  
*people joaquin*

## MEET THE NEW PEOPLE WALKERS



**ESTHER**  
She's from another place.



**TIMMY**  
He wants to go to to another place.



**NICOLE**  
She thinks of herself as a Golden Retriever.

[facebook.com/thepeoplewalker](https://facebook.com/thepeoplewalker)

[facebook.com/thepeoplewalker](https://facebook.com/thepeoplewalker)

[facebook.com/thepeoplewalker](https://facebook.com/thepeoplewalker)

[facebook.com/thepeoplewalker](https://facebook.com/thepeoplewalker)

[facebook.com/thepeoplewalker](https://facebook.com/thepeoplewalker)

[facebook.com/thepeoplewalker](https://facebook.com/thepeoplewalker)

[facebook.com/thepeoplewalker](https://facebook.com/thepeoplewalker)

[facebook.com/thepeoplewalker](https://facebook.com/thepeoplewalker)

[facebook.com/thepeoplewalker](https://facebook.com/thepeoplewalker)

[facebook.com/thepeoplewalker](https://facebook.com/thepeoplewalker)

12

A imagem apresentada exibe um elemento visual publicitário, onde são visíveis questões que interrogam a realidade do comportamento humano actual, como “não quer ser visto a caminha sozinho, de forma a não ser entendido que não tem amigos?” Com apenas uma marcação, é possível arranjar uma “companhia”, que neutralizará a imagem real associada a cada vez mais indivíduos.

## Individualismo vs. *Commonality*<sup>83</sup>

Tendo em mente a ideia de Josep Martonel, quando refere que *a cidade é um bem comum. (...) onde o distintivo da cidade é a convivência das pessoas. Os âmbitos de convivência são os espaços públicos, ao ar livre ou encerrados, que permitem as relações interpessoais, colectivas, de maneira a que os cidadãos se possam conhecer e conviver,*<sup>84</sup> poderá ser necessário o incentivo de um novo tipo de pensamento, onde se desenhe de modo diferente da maioria do que é elaborado actualmente, e onde se perceba a necessidade dos arquitectos se tornarem *indivíduos fantásticos, transcendendo as diferenças individuais e geracionais.*<sup>85</sup>

São cada vez mais as situações onde as pessoas não sabem como utilizar espaços públicos, perceber que tipo de habitações são as mais propícias nas cidades ou mesmo situações de incerteza sobre a forma como se vive em diferentes situações e naturezas. Por isso mesmo, estas mesmas pessoas acabam por ficar encurraladas e sujeitas a práticas *standard* de outras entidades.<sup>86</sup> Temos observado o momento limite onde a exaltação da pessoa singular e da relação indivíduo e público se encontra em vias de extinção. É preciso estimular o conceito de comunidade, através dos vários núcleos habitacionais presentes na cidade, tendo como finalidade a concepção de momentos e acções essenciais ao melhoramento da relação entre habitantes/usuários e, ao mesmo tempo, da cidade – um acto a que o Atelier Bow-Wow apelidou de *commonality*.

---

<sup>83</sup> O termo *commonality*, apesar de não muito utilizado, é encontrado em referências históricas associadas a nomes como o do arquitecto Louis Kahn. Todavia, este termo teve até agora uma utilização aquém do seu potencial, segundo o Atelier Bow-Wow. O mesmo acabou por adaptá-lo, de forma a poder transmitir uma ideia de observação e realização mais forte e concreta. Em modos gerais, *commonality* tenta expressar a ideia do comum, dos comportamentos das pessoas com os espaços públicos, por elas utilizados. Atelier Bow-Wow in *Urban Forest*, p. 37.

<sup>84</sup> Josep Martonel in *Presente y Futuros – Arquitectura en las Ciudades*, p. 6.

<sup>85</sup> Atelier Bow-Wow in *Urban Forest*, p.37.

<sup>86</sup> Idem, p.36.

O termo *commonality* potencia uma dinâmica de (re)leitura de contextos, situações da sociedade e observação do comportamento humano, em conjunto com os diferentes espaços na cidade, tornando possível identificar momentos dinamizadores para a mudança e reajuste da mesma, produzindo recursos comuns, em simbiose com o grupo de pessoas que se envolve e partilha os mesmos ambientes/espaços citadinos. A base da prática da arquitectura passa assim por perceber qual o propósito para a criação ou reajuste de um determinado espaço. Após isto, resta-nos “apenas” colocar a seguinte pergunta: *porquê, como, onde e quando é a arquitectura necessária?*<sup>87</sup>

Desde a preocupação com a igualdade de desenho e materialidade das fachadas e coberturas – espaços considerados pessoais, mas também comuns, uma vez que fazem a transição entre público e privado – até à liberdade de comportamento num espaço comum exterior, onde o mesmo é resultado, pertença e cuidado da comunidade, os exemplos demonstrados pelo Atelier Bow-Wow indicam as suas intenções de projecto e desenvolvimento da cidade, sendo possíveis de ser reproduzidos por todos os interessados, após a sua compreensão. O conceito de *commonality* tem como finalidade produzir um recurso comum, acessível a todos, tornando possível e perceptível ligações pessoais, contrariando assim a fragmentação sentida actualmente, nomeadamente em núcleos urbanos.

É, assim, importante pensar, possibilitar a criação e (re)utilização de espaços públicos para usos diversos e com funções versáteis, de modo a corresponder ao que a comunidade necessita e procura encontrar. Ao sermos capazes de (re)ler o contexto e perceber o que as pessoas mais procuram e como agem, teremos mais segurança em criar edifícios e ambientes em conformidade com as necessidades sentidas, fazendo ajustes e reposicionamentos na cidade e incitando o comportamento de comunidade nas pessoas.

---

<sup>87</sup> Atelier Bow-Wow in *Urban Forest*, p. 65.

Mauerpark é um parque situado no distrito Prenzlauer Berg, em Berlim. Encontra-se junto a uma das zonas onde foi construído o Muro de Berlim sendo que, actualmente, é caracterizado pela zona habitacional de classe média-alta, pelas várias infra-estruturas, serviços e comércio, assim como um grande jardim junto à zona desmilitarizada do Muro, que ressalva e retrata parte da história deste troço da cidade. O Mauerpark acaba por receber muitos visitantes, especialmente aos fins-de-semana, onde é criada uma feira com venda de produtos em segunda mão e comida variada ou ainda o *Bearpit Karaoke*.<sup>1</sup> Este é, desde 2009, um dos pontos altos da feira semanal. De uma maneira informal, realiza-se o espectáculo, juntando curiosos pontuais ou entusiastas repetentes, numa multidão que, chegando às centenas, apoia todos os que queiram demonstrar o seu talento musical. Apesar de este anfiteatro não ter sido criado para este fim específico, depois da sua (re)leitura houve uma intenção de o usar e preservar, sabendo que o comportamento de liberdade está expresso em cada um dos visitantes e da acção em si. Tornou-se, assim, um evento estabelecido gratuito, utilizando um recurso comum, acessível a todos e tornando possível a criação de acções, memórias e ligações entre pessoas de diferentes situações sociais, que sem este acontecimento não teriam oportunidade de se reunirem.<sup>1</sup> Representado ao longo de séculos, a criação de situações que suscitem a relação entre indivíduos num espaço comum, foi enaltecido e trabalhado pelo Atelier Bow-Wow com o termo *commonality*, referindo-se à relação das pessoas com um espaço público comum.

Legenda da página seguinte: A escolha destas duas imagens intenta à mostra de dois espaços de convívio, o primeiro contemporâneo e o segundo remontando ao século XIX onde, e apesar da diferença temporal, ambos podiam ser reflexo de um contexto comum. A projecção, construção e uso de espaços comuns é uma actividade e forma de estar conhecida desde sempre, sendo a sua concretização relevante para o bem-estar individual e social. É importante que, desta forma, sejam enaltecidos e projectados estes espaços, não como excepções, mas como momentos elementares de um contexto urbano, de forma a serem proporcionados momentos de convívio, de exaltação do eu enquanto elemento do comum e da maturação de actividades de cariz recreativo, importantes como meio de evasão da vida pessoal.

---

<sup>1</sup> Atelier Bow-Wow in *Urban Forest*, p. 84.

Imagem [2]: pintura de Pierre Auguste Renoir, *Le moulin de la galette*, 1876.






[1]

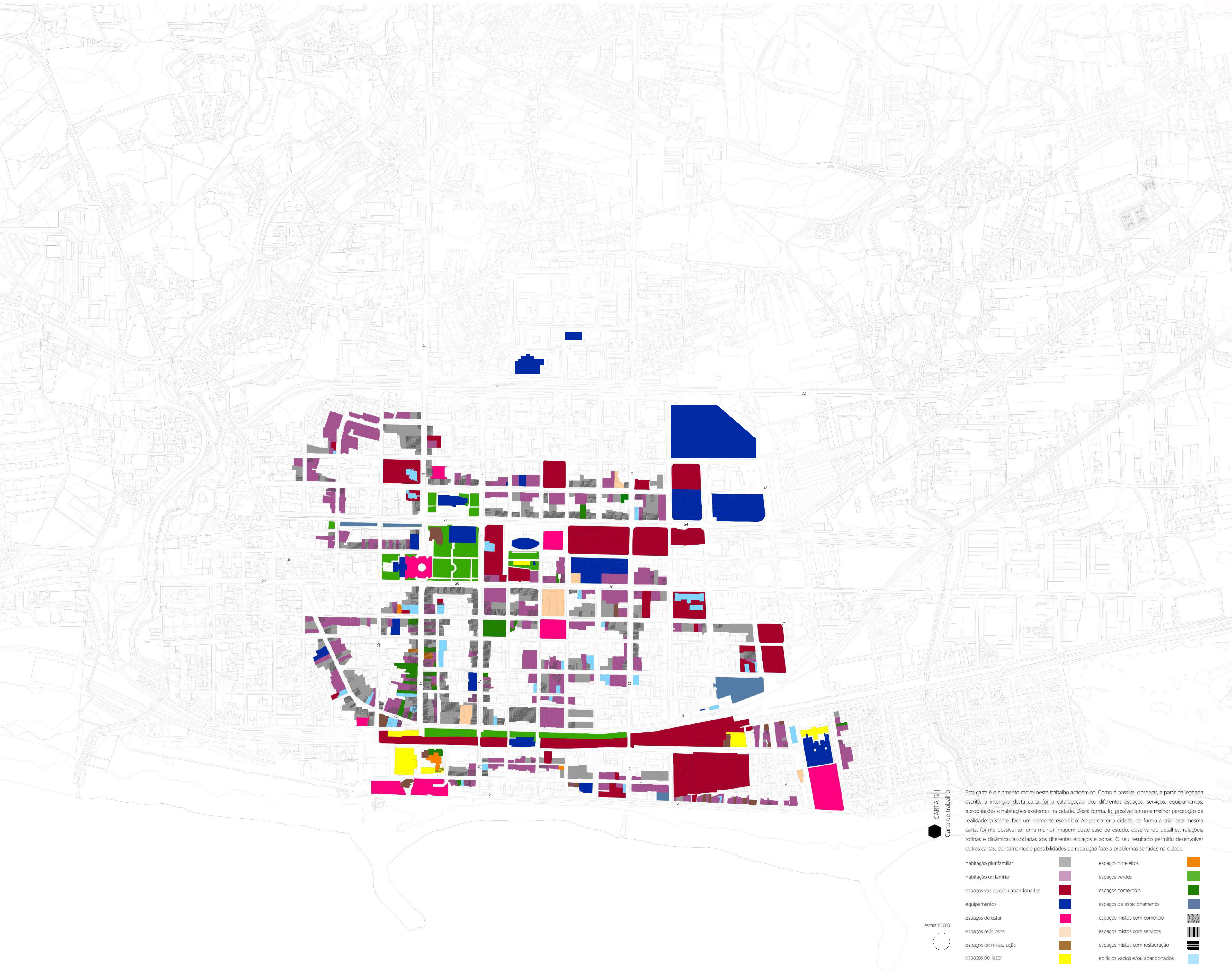


[2]

## IV DE UM LUGAR PARA ESPINHO

Os sinais gráficos  identificam cartas, esquemas e esquiços desenvolvidos durante a análise projectiva da cidade de Espinho. Estes elementos reconhecem métodos de trabalho que pretendem e suscitam a importância do papel do desenho na cidade. As cartas de estudo estão localizadas no “apêndice 2 | prospectiva, cartas e desenhos”.







Devido à boa localização geográfica e por estar perto de centros de venda de pescado como Matosinhos, foi com naturalidade que pescadores e suas famílias se instalaram na agora cidade de Espinho, a partir de 1737. O desenvolvimento teve maior progressão quando, em 1863, foi implantada uma linha de caminhos-de-ferro que unia Porto a Aveiro, sendo que passados sete anos, foi possível para os habitantes espinhenses terem acesso a um apeadeiro, próximo da zona habitacional, junto ao mar. Tanto devido à proximidade de várias localizações, como também das praias, eram vários os veraneantes que nas épocas de maior calor se deslocavam para a agora cidade, de maneira a poderem usufruir dos grandes areais que esta zona oferecia. Um desses usuários foi o Engenheiro José Coelho Bandeira de Melo, que teve um papel decisivo no desenvolvimento da imagem actual da cidade, uma vez que em 1872 fez o levantamento das habitações existentes, criando uma planta reticular expansiva, já imaginando a evolução que este aglomerado edificatório iria conquistar.

O desenho da estrutura das vias de circulação em grelha, formando quarteirões entre os seus cruzamentos, não é algo novo na história do desenho das cidades. Desde a Antiguidade Clássica até aos dias de hoje, são inúmeros os exemplos de condensações populacionais que acabaram por se definir pelo tão conhecido reticulado, acabando por *ser o desenho urbanístico preferido das novas comunidades*.<sup>88</sup> Com este desenho, torna-se mais fácil a hierarquização de vias de circulação e localização de espaços públicos e zonas de equipamentos e serviços necessários a uma cidade, assim como potencia a fácil localização destes diferentes elementos, tornando a imagem num modelo simples e sistemático. No caso de Espinho, a planta em grelha foi formada tendo por base os edifícios já materializados, sendo que os mesmos acabaram por definir as dimensões dos quarteirões – são perceptíveis as diferenças entre quadras, não havendo diferenciação programada entre o centro da localidade e suas periferias. O importante, e estando já a zona mais próxima à faixa costeira edificada com casas da população existente, era manter uma forma regular, diminuindo ao máximo a questão de destruição das mesmas em proveito do parcelamento criado. Por esta mesma razão, a cidade acaba por se afastar de alguns princípios manifestados por urbanistas, como é o caso de

---

<sup>88</sup> Kevin Lynch in *City Sense and City Design*, p. 45.

Kevin Lynch que defendia a hierarquização da malha, sendo que no centro, a mesma deveria ser mais estreita e a zona limite com mais quarteirões e espaços abertos, proporcionando a penetração da malha rural.<sup>89</sup> No caso específico desta cidade, por questões políticas e sociais, e apesar de ter sido intenção expressa em planta de continuar o esquema em grelha para lá dos limites da freguesia, tal acabou por não ter desenvolvimento, acabando por ser a avenida 36 a Nascente, a rua Nova da Praia e o rio Largo a Norte, a ribeira de Silvalde a Sul e o próprio oceano Atlântico a Poente os elementos de circunscrição entre planeamentos urbanos.

---

<sup>89</sup> Referência ao pensamento de Kevin Lynch in *City Sense and City Design*, p. 81.

## Estrutura e identidade

### sobre a leitura da cidade

Christophe Hutin defende a criação de espaços que despertem emoções, sentimentos, movimentos e não só função ou exaltação de planos ou espaços esteticamente belos, mas impraticáveis para o uso do quotidiano. De forma a perceber o que a cidade de Espinho desperta ao seu utilizador e de que forma os seus espaços vão ao encontro das necessidades e desejos do mesmo, foi importante observar momentos distintos e de carácter diversificado na cidade.

Espinho pode ser dividida em três zonas principais: Norte, Centro e Sul, uma vez que é possível encontrar-se diferenças na imagem das construções, na dinâmica social, assim como na forma como a questão urbana foi sendo desenvolvida, tanto no que diz respeito às infra-estruturas como aos equipamentos públicos. Foram assim observadas cada uma destas áreas através de percursos pedonais, realizando-se desenhos, fotografias e apontamentos, assinalando diferentes momentos que despertam a identidade de Espinho. Procurou-se a observação de espaços permeáveis e não permeáveis, públicos, vazios e/ou abandonados. Também se procuraram espaços identitários da cidade, de enraizamento, de estadia e de atravessamento da comunidade. Por último, e partindo dos estudos efectuados por Kevin Lynch em diferentes cidades italianas, analisaram-se realidades visíveis, como actividade humana, materialidade urbana, entre outros, de forma a se desenvolver uma imagem mais fiel às diversas dinâmicas sentidas em diferentes momentos da cidade.

Como resultado, e face à proposta de revitalização do terreno da antiga linha de comboios entre as ruas 6 e 8, foi importante entender de que forma o projecto de Requalificação do Canal Ferroviário de Espinho (ReCaFE) pode ser integrado na malha existente, compreendida entre as três zonas referenciadas, sendo que criará uma nova imagem e, seguramente, uma nova identidade na cidade. Fruto deste acontecimento, exalta-se a possibilidade de o projecto em causa provocar o “esquecimento” de momentos na cidade de ligação com a comunidade.

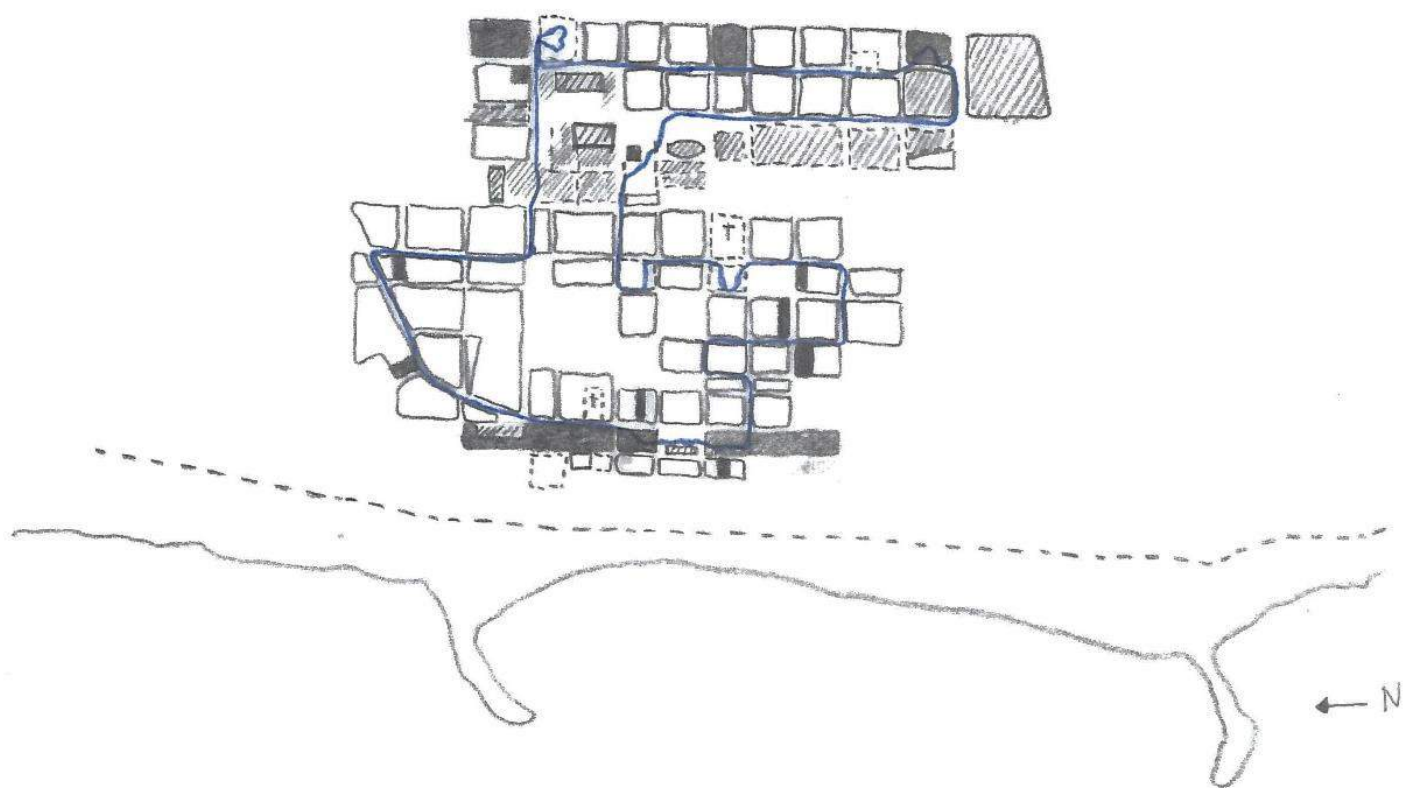


Diagrama de estudo – percurso pelo Centro da cidade de Espinho

---- espaço permeável; — espaço não permeável; ✕✕ linha comboios principal;  
 ▨ espaço público; ■ espaço vazio e/ou abandonado; — percurso pedonal



## Percurso azul – zona Centro

O percurso azul foi desenvolvido na zona central da cidade. Uma vez que é onde está concentrado o maior número de espaços comerciais, serviços públicos e onde é sentida uma maior afluência populacional, foi vital ter o conhecimento desta área, assim como dos momentos caracterizadores da mesma.

Ao ser observado o esquema representativo deste percurso destacam-se os espaços não permeáveis visíveis nos vários quarteirões analisados. De facto, esta acaba por ser uma realidade observada em quase toda a cidade. Ao contrário de outros exemplos urbanos desenhados em retícula, como é o caso da cidade de Barcelona, Espinho quase nunca apresenta um espaço vazio no interior do quarteirão. Tal realidade pode ter diversas explicações. Todavia, ao estudar com pormenor o quarteirão espinhense, foi denotado que o mesmo assume quase na sua totalidade diferentes construções, com diferentes proprietários e momentos de construção temporal distintos. Ora, com esta observação, torna-se possível de entender que, face à multiplicidade de proprietários, os quarteirões acabam por ser construídos de forma independente, regularmente em parcelas divididas em duas metades, o que prevê uma ausência da ideia de espaço partilhado para uma situação projectada e construída, como à imagem da cidade espanhola. Pelos percursos realizados, apenas se observado dois momentos onde tal acontece: dois quarteirões, dois projectos de habitação plurifamiliar distintos, mas onde, e de forma a criar habitações com duas frentes, por questões de salubridade e iluminação, foi deixado um negativo com contacto directo com as ruas, acabando por ser utilizado para fins variados, como situações de estar ou atravessamento da população.



Sendo esta a área central da cidade, é com naturalidade que se denota uma maior concentração de serviços vários com funções distintas, principalmente quando nos aproximamos da avenida 24. Como é possível visualizar no desenho esquemático, é sentida uma grande mancha de “espaço público” permeável, como são os casos do jardim em frente à Câmara Municipal ou ainda o espaço utilizado para a realização da feira semanal (que acaba por ter a função de parque de estacionamento público gratuito nos restantes dias); mas também de edifícios públicos, como são o caso a própria Câmara Municipal, tribunal, Hospital e Centro de Saúde e espaços culturais, como a biblioteca municipal e o Centro Multimeios. Ainda sobre a avenida 24, uma das principais artérias viárias da cidade, é importante explicar o seu processo de desenvolvimento na cidade e de como, em parte, a mesma teve de ser obrigada a moldar-se urbanística e arquitectonicamente. Devido às múltiplas invasões do mar – que diminuiu a profundidade da areal presente – foi pensada a alteração da localização da linha ferroviária para esta avenida. No entanto, e apesar de todos os planeamentos terem sido levados avante, a localização e construção definitiva dos dois esporões presentes na praia estancaram a continuação do avanço do mar, permitindo a anulação da progressão do projecto. Devido ao traçado e à malha já planeada, a avenida 24 viu como alternativa a realização de um momento rodoviário de dois sentidos, ao contrário da maioria das ruas entre quarteirões, possibilitando um melhor e mais rápido acesso a momentos vários da cidade. A Nascente da mesma foram projectados edifícios de habitação plurifamiliar, com espaços no rés-do-chão para serviços e comércio. Ao ser estabelecida uma cota máxima para estes mesmos edifícios, foi criada uma uniformização face ao lado Poente da avenida, que exhibe uma grande área permeável sem construção – localização do espaço para a feira semanal –, resultando numa imagem de solidão e desconforto, devido à não ocupação permanente e pouca relação com a restante cidade e seus habitantes.

Legenda p. 80: fotografias e desenho da avenida 24. Primeira e segunda fotografias: Norte da rua 19. Restantes fotografias e desenho: Sul da rua 19.



Seguindo para Norte, cruzamo-nos com a rua 62, a única via diagonal em toda a planificação urbana da freguesia. Tal característica foi mantida o início do planeamento do crescimento da cidade, por ser uma importante ligação viária entre as cidades de Espinho e Porto. Hoje, e devido à ligação mais rápida e periférica, é mais frequente sentir um maior fluxo automóvel na rua 8.

A rua 62 apresenta algumas características de um Espinho mais antigo, a par dos quarteirões mais a Sul e a Oeste da avenida 24, também observados neste percurso, onde é possível observar modelos de construções habitacionais de um passado, onde Espinho ficava lotada, face à quantidade de veraneantes durante a época balnear. Apesar de ao longo desta via se assistir a um estado de conservação inferior ao observado na rua 29 e suas ruas convergentes, é permitido perceber em ambas as influências de um outro tipo de estética construtiva, desde o desenho de águas furtadas, aos elementos-torre, com telhados em pináculo, as grandes escadarias exteriores, elementos como balaustradas, pequenas estátuas a encimar o edifício ou ainda a utilização de azulejos como o elemento-chave de ornamentação das fachadas.

Legenda p. 82: fotografias da rua 62 e ruas próximas, de carácter habitacional, sendo que muitas assumem um desenho de fachada tradicional da cidade.





No final da rua 62, a imagem da cidade de Espinho é rapidamente alterada, com o súbito encontro de movimento pedonal e rodoviário, a par de barulhos e cheiros característicos de uma zona de comércio e restauração. A rua 8, paralela à linha do mar, encontra-se no coração de Espinho, tanto pela posição geográfica, como pela importância que revelou ter para os seus habitantes, turistas e comerciantes ao longo da história da cidade. Aquando da construção da linha ferroviária, toda a dinâmica da cidade foi alterada. Por um lado, esta rua passou a ser o primeiro contacto de todos os que tinham como destino Espinho, tendo havido um crescimento exponencial de comércio à volta da estação ferroviária. Por outro lado, foi sentida uma divisão da cidade face a este mesmo elemento físico – foram só passados trinta anos relativos à construção do traçado ferroviário que foi construída uma ponte suspensa sobre a linha ferroviária sendo que, em 1975, a mesma foi substituída por um túnel subterrâneo.

Actualmente, e devido à decisão de rebaixar a linha férrea em 2003, este mesmo espaço, outrora conhecido como um importante momento social e comercial em Espinho, perdeu a sua identificação e apenas (sobre)vive face a memórias passadas e promessas de um futuro onde vai ser construído um projecto inovador que colmatará toda a sensação de solidão, despovoamento, descaracterização e um pouco de insalubridade sentida por todos os que cruzam esta grande faixa alcatroada. Por mais que sejam instaladas algumas actividades pontuais, como concertos ou pequenos espaços de diversão, é sentido que o pouco comércio e actividade que aqui persiste advém, em grande parte, pela ligação geográfica de dois momentos comerciais fortes: as ruas 19 e 23. É esperado que, aquando da conclusão do projecto vencedor para a requalificação deste momento urbano, uma nova imagem e vida sejam despertadas na cidade, seus habitantes e visitantes. Todavia, restam algumas dúvidas sobre se o mesmo acabará apenas por

Legenda p. 84: fotografias e desenho da rua 8 e sua envolvente. O desenho mostra parte da alameda 8, despida de construção, mas servindo de estacionamento público. As duas fotografias a preto e branco mostram a rua 8 no passado, com a ponte pedonal e linha ferroviária à superfície.





responder a questões relacionadas com o crescimento económico e turístico da cidade, colocando num plano mais recuado as necessidades dos habitantes e outros espaços de igual importância na cidade que, devido a este novo foco visual, poderão perder algum do seu carácter. Por fim, é de destacar o momento de excepção na malha da cidade. No cruzamento das ruas 18 e 29 foi desenhada a única praça ajardinada que a cidade conhece – a praça-jardim do Largo dos Combatentes da Grande Guerra. Este espaço de estar encontra-se delimitado por edifícios de habitação plurifamiliar (de altura máxima de quatro pisos) a Norte e Sul, pelo quartel dos Bombeiros Voluntários a Poente e pela Igreja Matriz a Nascente. A sua localização e desenho inspiram lazer, conforto, descanso e passeio dos seus usuários, que tanto sozinhos como acompanhados – muitos deles trazia os seus cães para um passeio – permitem que este espaço seja um local para estar, observar o movimento da cidade e ao mesmo tempo usufruir de uma natureza controlada, sem que para isso tenham que descer toda a cidade até encontrarem a faixa marítima.

Durante algum tempo de observação, foram analisados vários comportamentos dos sujeitos que pela praça iam circulando. As pessoas mais velhas, sobretudo mulheres, mantinham-se sentadas em grupo durante mais tempo, a conversar e aproveitar o sol e calor que era sentido nesse dia. Por outro lado, as pessoas adultas e jovens tinham mais a tendência de estar a conversar de pé, ou então de apenas cruzarem a praça, caminhando em sentido às ruas adjacentes.

Legenda p. 86: fotografias da praça-jardim do Largo dos Combatentes da Grande Guerra, junto à Igreja Matriz de Espinho. Este é um dos poucos espaços de estar no núcleo da cidade, com momentos de cruzamento e de estar, assim como a existência de elementos verdes.

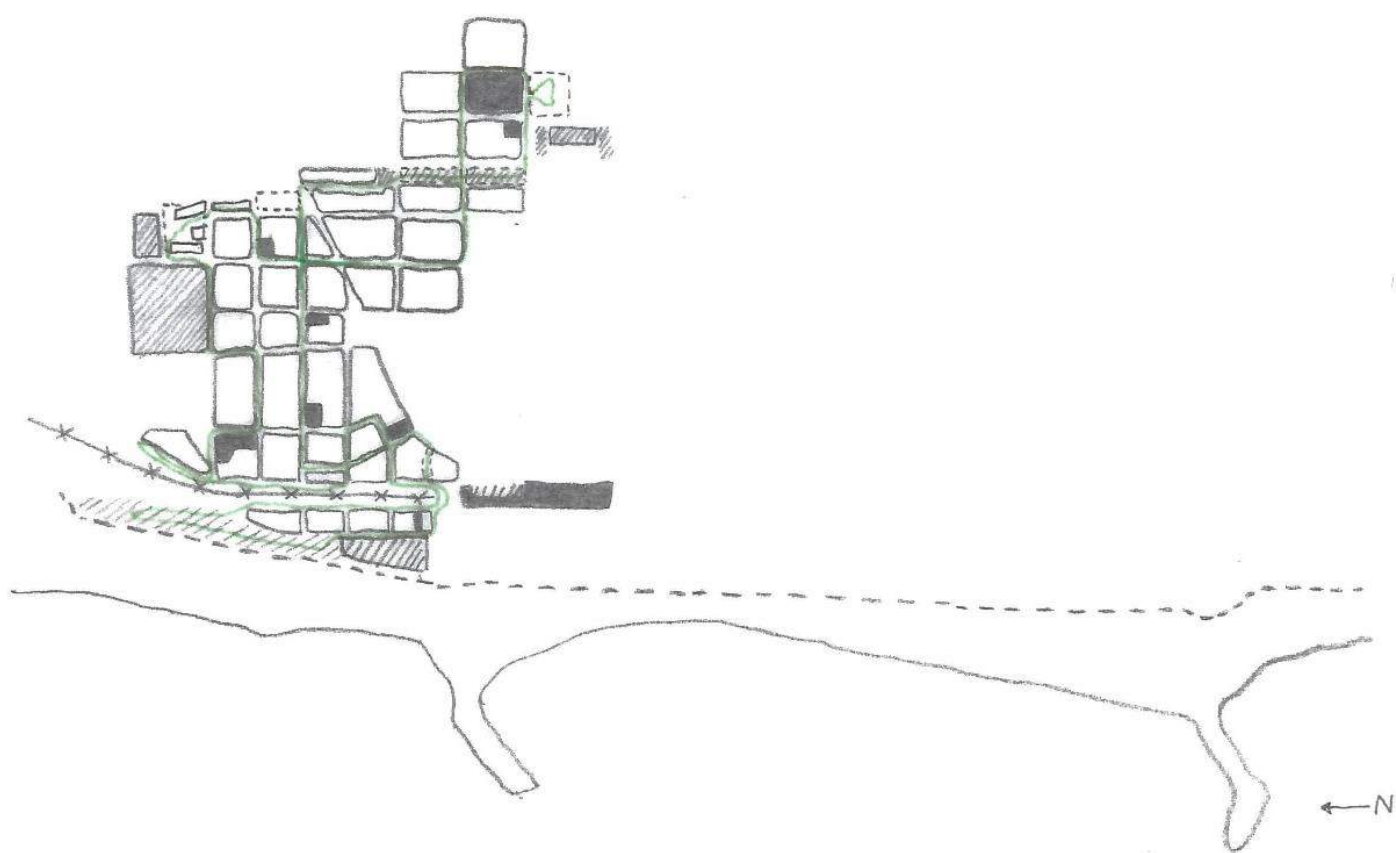


Diagrama de estudo – percurso pelo Norte da cidade de Espinho

---- espaço permeável; — espaço não permeável; xx linha comboios principal;  
 ▨ espaço público; ■ espaço vazio e/ou abandonado; — percurso pedonal

## Percurso verde – zona Norte

Findado parte do estudo realizado à zona central da cidade de Espinho, foi importante estudar os extremos Norte e Sul, analisando características, qualidades e necessidades, assim como a possibilidade de existência de espaços públicos, de serviços, qualidade habitacional e urbana e dinâmicas e rotinas da comunidade aqui existente. Assim, e partindo do mesmo local de origem, foi iniciado um novo percurso pedonal, concentrado na zona Norte.

Mais uma vez, e como acontece na zona central de Espinho, a quantidade de espaços não permeáveis é muito superior aos que permitem alguma entrada no quarteirão desenhado pela malha urbana. Exceptuando o quarteirão de início e fim dos percursos realizados, em mais nenhum outro momento urbano tal situação é repetida.

Observando o desenho esquemático realizado e comparando com a zona Centro, é possível concluir que os quarteirões mais a Norte possuem dimensões mais pequenas. Tal situação prende-se ao facto de, aquando do planeamento urbano de desenho da cidade, ter sido decidido que a métrica da nova planta não se iria sobrepor às construções já existentes. Havendo habitações pertencentes maioritariamente a pescadores, os quarteirões acabaram por ser redesenhados, tendo em consideração estas mesmas construções. *In loco*, a percepção que nos é dada de tal característica é de um ponto de fuga mais pequeno e de uma porção de cidade mais recortada, com uma grande miscelânea de construções habitacionais e respectivas alturas.

Ao caminhar sob o percurso delineado, foi notada uma cada vez maior diminuição de actividade. Já a partir do cruzamento da rua 19 com a avenida 24, sentido Norte, a quantidade de automóveis é menor, quando comparado com a secção Sul. Ainda assim, quanto mais se entra na malha urbana, menos actividade humana se sente, e isto porque as construções são maioritariamente habitações, sendo que a



quantidade de comércio, para além de diminuto, é também ele espaçado entre si. Para além destes factores, também a qualidade das infra-estruturas está comprometida em alguns momentos: existência de passeios estreitos, com buracos ou pedras soltas em alguns locais, que não convidam ao convívio entre moradores; o desnivelamento das ruas, devido à calçada antiga; a ausência de árvores que poderiam fornecer sombra e embelezamento da rua. Todavia, uma das maiores ausências é a de espaços públicos exteriores controlado e que exaltasse momentos de lazer e de comunidade entre habitantes. A ausência de praças, de pequenos jardins, de bancos de sentar públicos e zonas de recreio impede que os habitantes usufruam da zona onde residem, sendo que, por causa desta realidade, têm de se deslocar de forma a poderem, também eles, usufruírem destes espaços de estar.

Existem apenas dois serviços públicos: o cemitério e a piscina coberta e descoberta junto à marginal pedonal. Esta marginal acaba por ser um dos poucos espaços públicos para se estar na cidade. Todavia, para os habitantes a Norte, e devido à existência da linha de comboios e a inexistência de uma ponte pedonal de atravessamento da mesma, os moradores têm que se servir da primeira via que lhes permita cruzar para o lado mais a Poente da cidade – como é visível na planta esquemática.

A pouca quantidade de acessos à marginal Norte causados, em grande parte, pela destruição da ponte para trânsito automóvel e pedonal existente no passado, que unia Espinho (a marginal a Norte) às freguesias confluentes, resultou numa grande perda do fluxo populacional, reduzindo contacto e desenvolvimento desta faixa costeira. Em resultado, a zona Norte perdeu a procura e dinamismo de outrora: durante a época balnear, com uma diminuição de veraneantes nas praias, mas também nas opções comerciais, de habitabilidade e de lazer, onde a aposta é mais escassa.

Legenda p. 90: fotografias da zona Norte de Espinho. É perceptível o início das obras referentes à ReCaFE, em destaque para um largo junto a uma zona habitacional, o melhoramento da rua 8, com ciclovía e zona verde de separação visual do muro da linha ferroviária e respectiva habitação.

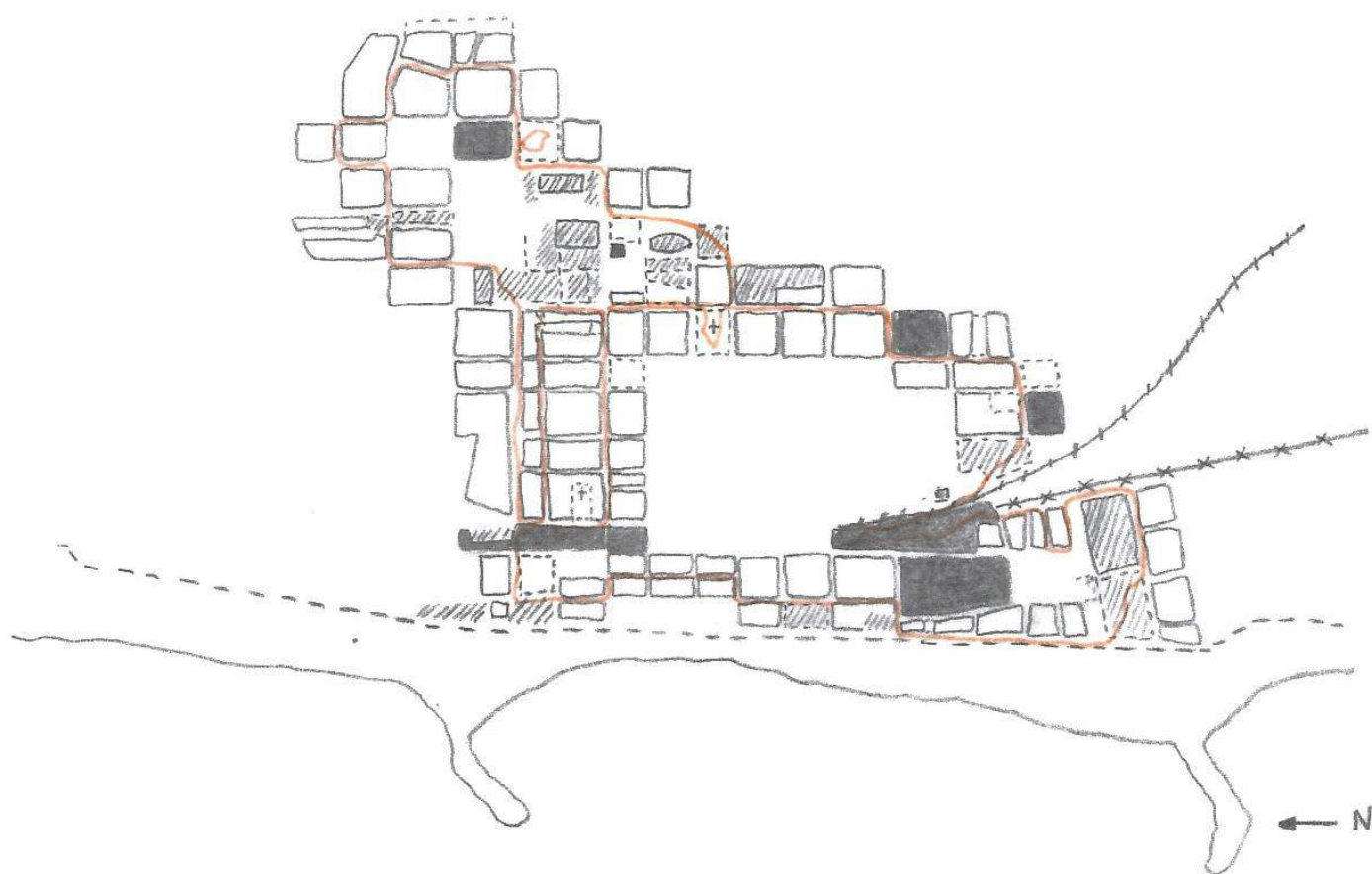


Diagrama de estudo – percurso pelo centro e Sul da cidade de Espinho

---- espaço permeável; — espaço não permeável; ✕✕ linha comboios principal;  
 ▨ espaço público; ■ espaço vazio e/ou abandonado; — percurso pedonal

### Percurso laranja – zona Centro e Sul

Por último, o percurso laranja, que tem como intenção principal a recuperação de alguns momentos importantes na dinâmica da cidade e compreensão da transição física criada entre as zonas Centro e Sul.

A parte Sudeste de Espinho era, no início do século XX, um terreno em branco, sem construções relevantes nem projectos previstos. Aquando da elaboração do primeiro levantamento do edificado existente, pelo já mencionado Engenheiro José Coelho Bandeira de Melo, foi proposto um desenho urbano em retícula, projectando assim aquela que viria a ser a imagem moderna da cidade. Seria expectável, face à grande quantidade de quarteirões e loteamentos planeados e estruturados previamente, pensar-se que tal como em outras cidades mundiais, pudesse existir um natural crescimento e expansão do centro histórico e urbano para os terrenos em volta, criando, por excelência, um novo espaço habitacional e empresarial, com uma imagem, desenho e estruturas modernas, a balançar com o núcleo central e à beira-mar identificativo de um outro tempo histórico e referência para as memórias da cidade. Contudo, tal não aconteceu. Espinho continuou a sua expansão a Sudeste, desenvolvendo aí a sua pequena zona industrial. Actualmente, esta zona – que poderia ter sido um local de dinamismos variados, com uma imagem importante na cidade – foi encarada, tal como tantas outras, como periferia de um pequeno centro urbano, com estados de inércia e esquecimento face a necessidades, reestruturações e acções necessárias, numa comunidade em muito pautada pelas ligações ao mar.

Desta forma, foi importante observar momentos que pudessem despoletar novas dinâmicas entre as diferentes zonas de Espinho, de forma a criar não apenas acções culturais sazonais, mas também sinergias várias que tragam melhorias visíveis à qualidade de vida, de emprego e de relação com a cidade de uma forma mais positiva, coesa e duradoura.







Iniciando o estudo a partir novamente do centro urbano, foi sentida a necessidade de observar algumas vias importantes na história e desenvolvimento da cidade e perceber como estas incentivam e influenciam novas situações na restante urbe.

A rua 19 é uma das ruas mais importantes e de referência em Espinho, sendo também um dos principais acessos à cidade. Alinhando a sua perpendicularidade desde a freguesia de Guetim, numa extensão até ao mar de cerca de dois quilómetros, a rua mais antiga da cidade foi pouco alterada ao longo dos anos em situações como a funcionalidade e imagem. É claro que foram (re)construídas e modificadas muitas das construções existentes, mas sem que a via perdesse a sua importância como elemento de chegada à cidade, de ponto comercial mais relevante, de distribuição para algumas das freguesias circundantes e de um dos primeiros pontos de contacto visual com o mar. A partir do largo da Câmara Municipal até à marginal, a mesma assume-se como via pedonal, permitindo o passo lento, a paragem para observação de montras, o desfrute de esplanadas e de bancos de estar públicos, com sombra proporcionada pelos edifícios e árvores. Acaba, desta forma, por ser considerado o centro urbano e social por excelência, face ao dinamismo sentido quando por lá se caminha, atraindo sempre diferentes gerações de pessoas, durante diferentes momentos do dia e da noite. Todavia, e face ao crescimento sentido na cidade, foi necessário alargar o centro comercial urbano. Para isso, foram criadas situações aprazíveis à oferta de espaços comerciais na rua 23, paralela à rua 19. Em quase toda a rua 23 é possível observar o rés-do-chão ocupado com lojas comerciais, serviços ou pequenos momentos de restauração.

A rua 20 limita este centro a Nascente, sendo que no troço circunscrito pelas ruas 15 e 27, e pela proximidade ao edifício da Câmara Municipal, a mesma acaba por reflectir um carácter comercial, como as duas vias

Legenda p. 94: fotografias das ruas 19 e 24. É visível a diferença das duas ruas espinhenses, sendo que a primeira acaba por ter mais movimento, mais elementos de estar e espaços com sombra, através de uma grande mancha verde associada.



anteriormente descritas. De entre os vários comércios e serviços, destacam-se o posto de correios central e estabelecimentos bancários. De forma a ressaltar ainda mais o carácter de centro urbano, social e comercial deste núcleo, foi realizada uma alteração à imagem urbana da cidade entre as ruas 15 e 25, 20 e 8, com a uniformização da materialidade dos passeios e ruas e seus respectivos alargamentos, passando também pela iluminação artificial pública constante ou ainda a ciclovia existente. Ao ser realizada esta reestruturação, a área passou a assumir ainda mais a ideia de centro social e comercial da cidade, reunindo habitantes e visitantes. Contudo, é quando nos afastamos para os extremos Norte e Sul que nos é possível deparar com momentos de separação, desprovidos de identidade e tratamento urbano.

A muralha invisível entre as zonas Centro e Sul é sentida no seu expoente máximo a partir da rua 33. Esta, que é também uma via de grande importância na cidade, acaba por demonstrar visualmente uma imagem de um afastamento em relação ao que é visível até então, com uma aparente decrescente preocupação face à qualidade e tratamento do desenho da via pública, dos passeios que lhe delimitam, da quase inexistência de mancha verde, de caixotes do lixo, de luz pública e sinalizações, entre outros. O brio observado no Centro deixa de ser papel principal a partir daqui. Assim como situações de carácter urbano são observadas, também na arquitectura existem momentos negativos presenciados: muitas construções estão velhas, abandonadas e não têm tratamento nem requalificação das fachadas. Tudo parece menos limpo, asseado, bonito, funcional e convidativo, o que provoca uma menor aposta no comércio e projectos privados, traduzindo-se numa também diminuição visual de movimento populacional.

Legenda p. 96: fotografias e desenho da zona Sul de Espinho, com destaque para o bairro piscatório e do seu forte contacto, tanto com o mar como com a alameda 8 e linhas ferroviárias. Em duas das imagens é possível observar o início das obras da ReCaFE.



A história e desenvolvimento da cidade fez com que a comunidade piscatória se tivesse aqui desenvolvido, a par da zona industrial e de serviços de maior dimensão, como o Centro de Saúde Municipal, a Nascente. Esta era a comunidade por excelência na segunda metade do século IX, tendo perdido a importância e carácter com o desenvolvimento e expansão da cidade. O enterramento da linha ferroviária e posterior demora nas obras de requalificação nessa faixa de terreno agora vazia, acabaram também elas por contribuir para o aumento do fosso social e urbano assistido. Actualmente, o que é descrito como a alameda 8 não deixa de ser uma porção de terreno asfaltado, com a estação de comboios principal no seu centro, e que tem como função máxima o alojamento dos automóveis que aqui se deslocam, principalmente no Verão. Mas, ao caminharmos para a zona Sul, nem mesmo esta função é permitida, uma vez que aqui o asfalto dá lugar a buracos, pilhas de materiais de construções e ervas que nascem por entre fissuras. A pequena estação da linha do Vouga tem também neste espaço a sua localização, sendo que não existe segurança sobre a linha. O que é visível são sim pessoas a cruzarem-na e a atravessarem este troço da chamada “alameda 8”, de forma a poderem entrar na zona mais a Sul da cidade, antes de voltar a nascer o fosso de separação criado pela linha ferroviária, através de umas simples escadas públicas e sem dignidade aparente para esta zona habitacional, com negócios de restauração que elevam o nome da cidade a veraneantes e curiosos. A intervenção sofrida em 2002 nas zonas Centro e Sul da cidade, com a construção da restante marginal pedonal e requalificação da rua 2, resultou numa expansão habitacional e turística, impulsionando actividades e momentos de lazer face à afluência populacional sentida.

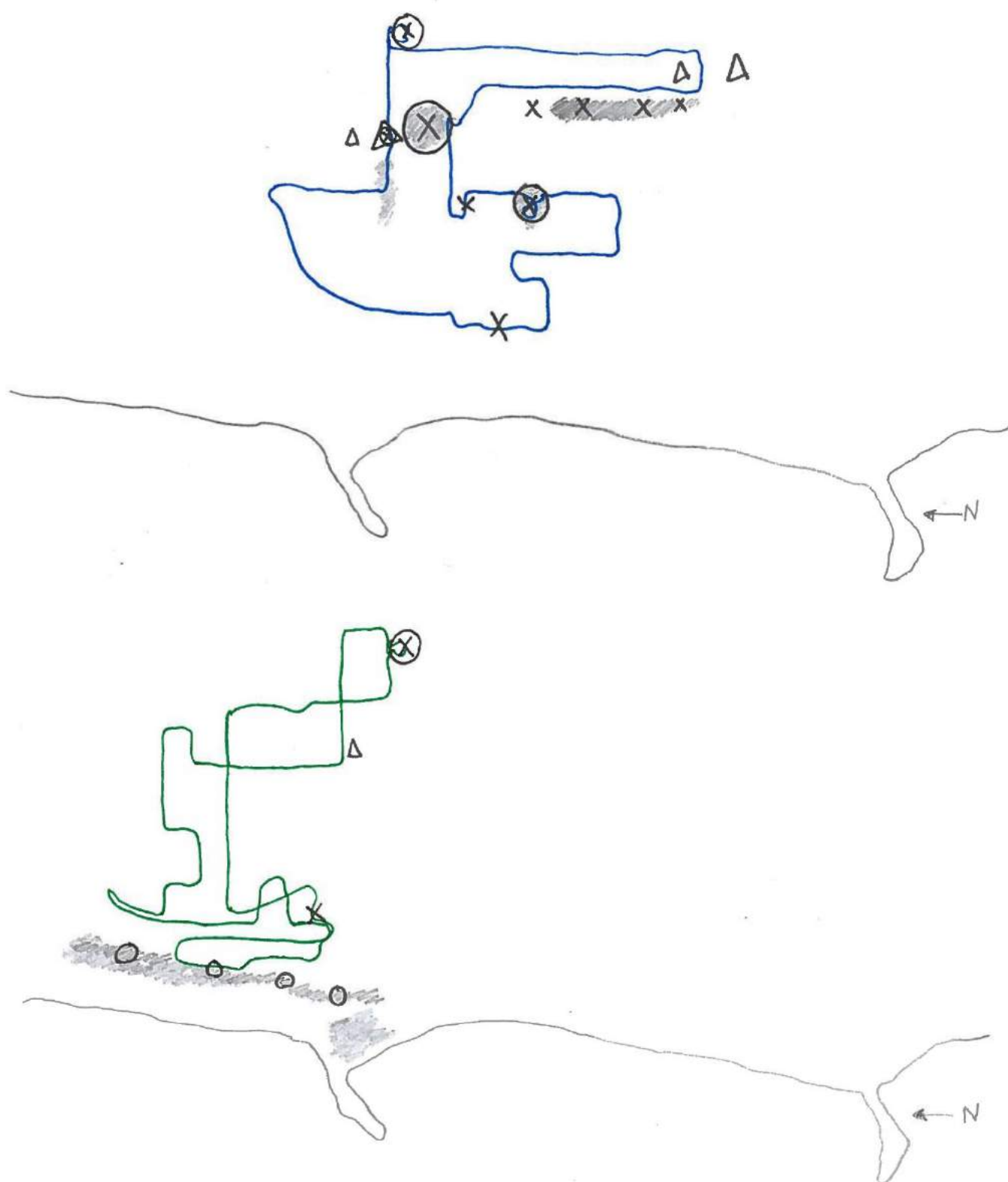
Legenda p. 98: fotografias e desenho referentes à zona Sul da cidade, nomeadamente a marginal de separação das praias e rua 2, o Museu Municipal e praça adjacente. Verifica-se que a marginal é uma zona de estar de eleição, em contraponto com a referida praça, com pouco movimento populacional.

Contudo, tal melhoria não foi suficiente para proporcionar uma maior qualidade de vida aos moradores, que continuam a sentir que esta é uma zona periférica e esquecida. A recuperação da antiga fábrica de conservas no Museu Municipal e FACE – Fórum de Arte e Cultura de Espinho, com praça adjacente, não contribuíram para uma maior dinamização da zona, como era esperado. A par de alguns projectos pontuais nestes espaços, os mesmos continuam afastados das dinâmicas e actividades da cidade e seus usuários.

*Toda a organização espacial está baseada nos princípios de proximidade, continuidade e encerramentos.*<sup>90</sup>

---

<sup>90</sup> Carlos Caro e Juan de las Rivas in *Arquitectura Urbana – Elementos de Teoría y Diseño*, p. 27.



Diagramas de estudo – procura de diferentes espaços de estar na cidade:

△ espaço identitário; ○ espaço de estadia; × espaço de atravessamento; ∞ espaço de enraizamento; ■ espaço identitário e de enraizamento; — percurso pedonal zona Norte; — percurso pedonal zona Norte

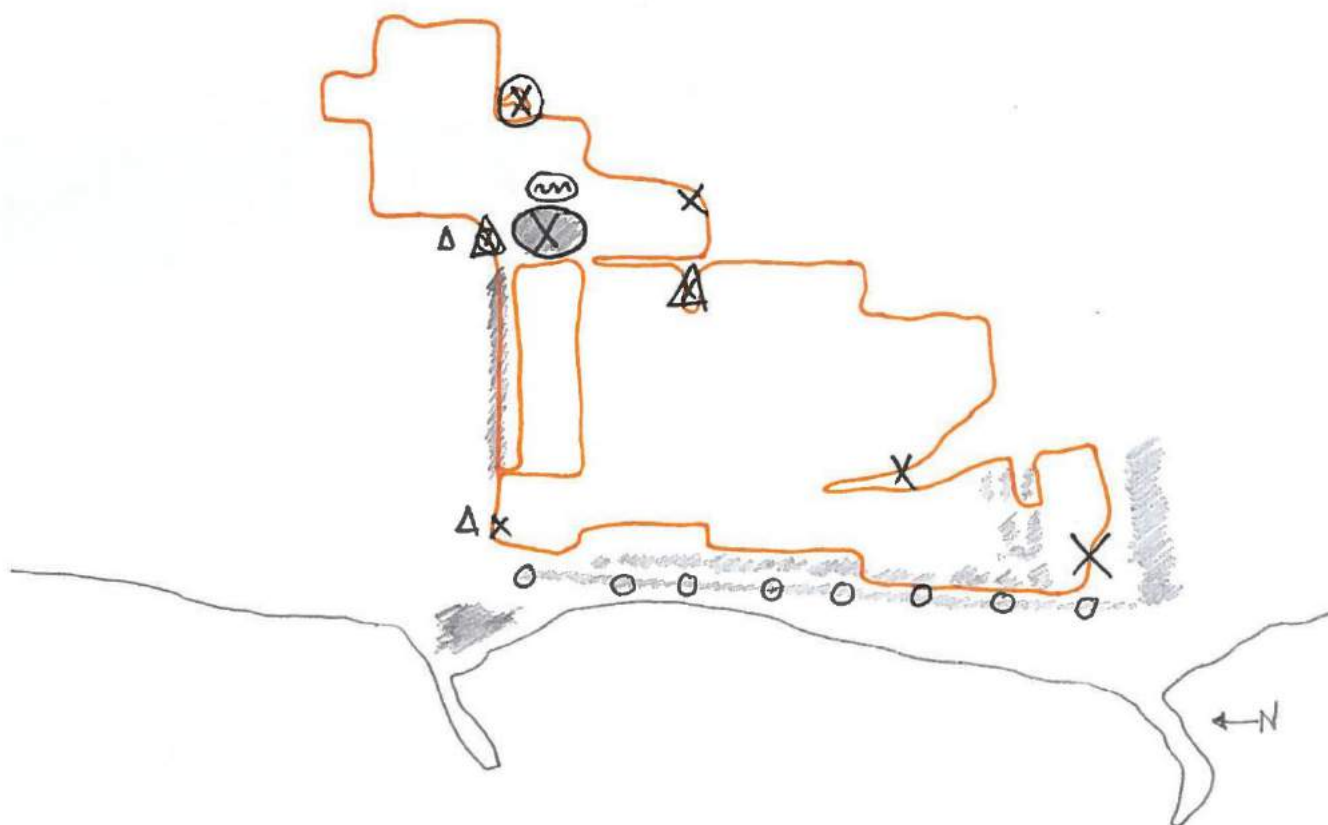


Diagrama de estudo – procura de diferentes espaços de estar na cidade:

△ espaço identitário; ○ espaço de estadia; × espaço de atravessamento; ∞ espaço de enraizamento; ■ espaço identitário e de enraizamento; — percurso pedonal pelas zonas Centro e Sul.



## *Notes on City Satisfactions* <sup>91</sup>

Espinho é uma cidade marcada por anacronismos, onde são visíveis disfunções, barreiras e oposições sobre o que poderá ser necessário fazer na cidade e o que se faz realmente na cidade. Subentende-se, com momentos em projecção e outros já construídos, que se têm criado alguns elementos pontuais sem relação com a envolvente ou sem uma função base de serviço para a população e de acordo com as suas necessidades. Vemos edifícios, como o Centro Multimeios e seu espaço público adjacente, o parque da cidade a cerca de três quilómetros do centro urbano, o Museu Municipal, FACE e sua praça, o estádio de futebol e a alameda 8, como situações onde se presencia alguma falta de projecção direccionada à comunidade que, por motivos diversos, como a pouca publicidade de actividades ou o pagamento excessivo de alguns programas criados, não participam em acções desenvolvidas. Existem ainda, dentro destes espaços mencionados, os que se encontram numa situação de abandono – como é o caso do estádio de futebol municipal – ou demasiado longe para que os habitantes possam usufruir diariamente das suas valências – como o parque da cidade. Por mais que estes sejam indicados como lugares de referência para a cidade e seus habitantes, uma vez que possuem ideias, imagens e conceitos modernos, tal não é sentido quando os observamos, a partir da quase não realização de programas públicos ou da afluência sentida. Em diferentes contextos, os mesmos podem até se posicionar em plano de fundo na cidade, uma vez que acabam por ser esquecidos ou não utilizados com frequência pela população residente. Por isso mesmo, sentiu-se a necessidade de, ao percorrer os três diferentes percursos anteriormente mencionados, observar situações onde fossem visíveis relações espaço-homem, observando momentos de escolha por lugares de conforto e proximidade, optando os seus usuários por aí caminhar ou estar durante um maior ou menor espaço de tempo.

---

<sup>91</sup> Kevin Lynch in *City Sense and City Design*, p. 135.

Tentaram-se assim identificar quatro tipos de espaços, lugares ou momentos na cidade: estadia, atravessamento, identitário e de enraizamento (houve situações que apresentaram estas duas últimas características e que, por isso mesmo, foram agrupados separadamente).



Para o estudo de identificação de espaços de estadia, foram observadas situações que permitissem a pausa, o sentar e estar num espaço que, não sendo privado, como uma esplanada que exija um determinado consumo, fornecesse elementos como bancos, árvores, luz pública, conforto e segurança para o respectivo usuário. Também foi tida em consideração a afluência de pessoas a esses mesmos espaços.

Ao longo dos percursos foram encontrados apenas cinco momentos, assinalados com uma circunferência nos diagramas apresentados: o miolo do quarteirão de início e fim dos percursos, no cruzamento das ruas 19 e 26; o jardim João de Deus, em frente ao edifício da Câmara Municipal; a praça-jardim do Largo dos Combatentes da Grande Guerra, na frente da fachada principal da Igreja Matriz; o espaço circunscrito pelo edifício da Câmara Municipal e o parque João de Deus, caracterizado pelo chafariz central; a marginal junto à rua 2.



Já em relação às situações de atravessamento, o seu número aumenta e isto porque, para além de alguns espaços de estar serem também eles propícios ao seu cruzamento, existem diferentes momentos públicos na cidade (mais na zona Nascente) onde não se sente a densificação de construção. Foram assim encontrados treze espaços, assinalados nos diagramas com uma cruz: o miolo do quarteirão de início e fim dos percursos, no cruzamento das ruas 19 e 26, que permite o contacto directo com as ruas 19 e 21; o espaço circunscrito pelo edifício da Câmara Municipal e o parque João de Deus, caracterizado pelo chafariz central; o jardim João de Deus; o espaço convergente ao edifício do Centro Multimeios, na fachada Sul; o espaço da feira semanal, circunscrito pela avenida 24 e rua 22, com uma área de cerca de sete quarteirões; edifício do mercado municipal, localizado no cruzamento das ruas 23 e 18; o quarteirão onde está inserida a Igreja Matriz; a

praça-jardim do Largo dos Combatentes da Grande Guerra; o espaço exterior a Poente do Museu Municipal e FACE e de interacção directa com a marginal; o espaço em frente à entrada do casino; o espaço sobranceiro do rebaixamento da linha ferroviária, denominado de alameda 8; a praça resultante do negativo do quarteirão habitacional, no cruzamento das ruas 15 e 8.

Quando se pensa em lugares identitários e de enraizamento numa cidade, é importante entender que estes mesmos espaços são diferentes, dependendo do contexto em que se inserem. Encontrar um local que identifique Espinho não tem de ser o mesmo que identifique uma outra cidade, e isto porque os espaços vão tomando características distintas dependendo das valências e usos dados pelos habitantes, usuários ou veraneantes. Não é apenas o seu programa, dimensão, materialidade e imagem que criam “raízes” num espaço urbano. A interação entre público-edifício é essencial para o reconhecimento que um espaço faz parte da cidade e sua história. Assim, e perante o que foi enunciado, foram encontrados seis espaços, identificados nos diagramas por um triângulo, que contribuem para a identidade de Espinho: a Igreja Matriz, a Câmara Municipal, o casino, o Centro de Saúde e o espaço circunscrito pelo edifício da Câmara Municipal e o parque João de Deus, caracterizado pelo chafariz central. Em relação aos espaços que propõem apenas enraizamento social, face à quantidade de pessoas que usufruem dos mesmos de variadas formas, é identificado apenas o edifício da Biblioteca Municipal, assinalado no diagrama com uma linha ondulada. Todavia, foram observados momentos onde a sensação de identidade e enraizamento estava presente num mesmo espaço, contribuindo para a identificação, imagem e história da cidade. Enumeram-se assim seis casos visíveis aquando da realização dos percursos, identificados com uma mancha cinzenta nos diagramas apresentados: o jardim João de Deus; o troço pedonal da rua 19, entre a rua 20 até à marginal; o espaço da feira semanal; a praça-jardim do Largo dos Combatentes da Grande Guerra; a marginal pedonal; a rua 2 que lhe delimita, com os vários espaços de restauração existentes; a praia da Baía.



Depois de enumeradas situações específicas em Espinho que traduzem momentos vários de relação entre habitante – espaço urbano e arquitectónico, é possível concluir que quase todos possuem algumas características em comum: estão inseridos na malha da cidade, criam empatia com os seus habitantes, de modo a fazerem parte do quotidiano do mesmo, são espaços de uso colectivo, mesmo os fechados, possuem contacto com a natureza ou próximo dela, encontram-se quase todos inseridos na zona Centro da cidade.

Como Carlos Martinez Caro e Juan Luis de las Rivas defendem: *os lugares são momentos onde se experienciam acontecimentos (...)*.<sup>92</sup> Por este motivo, entende-se o quão importante é para a cidade e seus habitantes deterem de vários momentos distintos que suscitem acontecimentos, não apenas fixados no núcleo histórico ou central da mesma. É importante também que se defendam os locais já existentes, estes nichos, pequenos momentos para o estar, para a contemplação, para a união populacional. O grande e moderno não é sinónimo do bom e confortável e, por isso mesmo, Espinho deve, para além de preservar estes espaços, proporcionar outros com o mesmo cuidado com a escala, o local de implantação e sua relação com os demais na envolvente. Devem ser espaços criados com o propósito de melhorar a qualidade de vida e bem-estar da sociedade, envolvendo a comunidade nas suas qualificações, e não apenas para revigorar a imagem que se quer elevar da cidade, para atrair um público alvo pontual, identificando-se com tantos outros exemplos mundiais que, ansiando por pequenos momentos de publicidade e renome em espaços específicos sociais, se esqueceram de olhar e observar o que os poderia tornar diferentes, com as suas próprias características e resolução de problemas relacionados com a comunidade existente, acabando por serem situações urbanas sem definição, sem nome ou identidade.

---

<sup>92</sup> Carlos Martinez Caro e Juan Luis de las Rivas in *Arquitectura Urbana – Elementos de Teoría y Diseño*, p. 40.

## Sobre o espaço urbano

### ~~alameda 8~~ área 8

O espaço denominado alameda 8 – a grande área de terreno que esteve alheia à elaboração de um projecto de reestruturação, desde o rebaixamento da linha ferroviária em 2003 – vive de acordo com uma imagem projectada de um futuro de ligação e inserção na cidade e seus habitantes e visitantes, a contracenar com a imagem actual de quebra visual e urbana, despovoamento e abandono.

A palavra alameda indica uma via viária ou pedonal que é delimitada por árvores. Visivelmente, o troço referente ao espaço sobranço do rebaixamento da linha férrea não poderá ser denominado como actualmente tem sido, uma vez que não existe nenhum espaço arborizado, por mais pontual que seja. Da mesma forma, há que ponderar sobre este nome após a conclusão do projecto vencedor para a requalificação do espaço urbano, uma vez que, e da mesma forma, não se visualiza nos desenhos projectuais a ideia de delinação desta secção a partir de árvores de médio porte. Assim, a partir deste momento, e de forma a ser mais claro e correcto, o espaço “alameda 8” renomear-se-á “área 8.”

No passado, e aquando da existência da linha de comboios e da sua respectiva estação, a rua 8 era um local de excelência na cidade, com um grande fluxo de habitantes e veraneantes que aqui se cruzavam em situações sociais diversas (momentos de estar nas esplanadas e bancos públicos existentes, diferentes espaços de comércio, zona de grande afluência, devido à estação de comboios presente, actividade relacionada com o jogo, com o edifício do casino aqui localizado). A rua 8 tornou-se num local que muitos queriam ver – como as pessoas que viajavam de comboio – e ser vistos – principalmente no Verão, quando as famílias passavam a temporada de férias. Por tudo isto, afirma-se que

a rua 8 era *o espaço público espinhense mais frequentado da cidade*,<sup>93</sup> tanto pelo carácter pedonal em parte da artéria, da imagem exótica transmitida a partir da existência de uma faixa de palmeiras a Poente, separando a linha férrea da rua, como também pela sua curta distância entre a praia e a estação de comboios – *o picadeiro* [troço da rua 8 junto à rua 19] *foi a sala de visitas de Espinho, onde se passeavam todos os espinhenses e veraneantes*.<sup>94</sup> Tal actividade e protagonismo foi persistindo no tempo até à decisão de rebaixar a linha férrea.

A obra foi executada, levando a que fosse criado um túnel subterrâneo de cerca de um quilómetro de comprimento e uma área de intervenção à superfície de 113 mil metros quadrados o que, como seria de esperar, teve um forte impacto na vida e imagem da cidade. Apesar de ter existido promessas de reabilitar toda a plataforma à superfície, agora despida de linha ferroviária, não foi até antes de 2007 que se decidiu o projecto vencedor do concurso público para esta mesma requalificação. No entanto, só dez anos mais tarde e com revisões efectuadas ao plano vencedor<sup>95</sup> é que foi dada a aprovação para iniciação das obras locais, de duração prevista de três anos. Até então, e decorridos cerca de dez anos, as únicas alterações visíveis na plataforma foram o seu alcatroamento, a edificação de uma estação de comboios, um pequeno parque infantil e zona de prática de skate. Com alguns apontamentos de verde no troço central, a imagem descrita continua a ser o cartão de visitas actual da cidade.

No Plano Director Municipal de Espinho é descrito que o foco sobre a intervenção na área 8 reside na aposta da *valorização dos espaços públicos de frente marítima urbana e do espaço libertado pelo enterramento da Linha do Norte dos caminhos-de-ferro, tendo em*

---

<sup>93</sup> João Quinta in *Espinho*, p. 188.

<sup>94</sup> Idem, p. 189.

<sup>95</sup> A autoria do projecto vencedor para a ReCaFE é do escritório RDLM arquitectos, sediado em Espinho, em co-autoria com o escritório espanhol Mangado y Asociados.

*atenção as suas vocações como áreas de Equipamentos Urbanos Integrados na Estrutura Ecológica Urbana.*<sup>96</sup>

Após acesso ao regulamento e programa preliminar do concurso público da ReCaFE, é perceptível a exigência da Câmara Municipal em estabelecer neste espaço vazio e sem identidade algumas características específicas, como o tratamento do espaço público, melhorias do espaço urbano e qualidade do ambiente, coesão com a malha existente, edifícios e cenários envolventes, melhoria da qualidade de vida e imagem da cidade, tratamento horizontal e desfrute de um novo espaço público, favorecimento da actividade pedonal, solução a novas actividades em espaços urbanos abertos (desde eventos colectivos ao turismo local), adaptação do espaço a usos múltiplos e flexíveis com previsão de respectivas infra-estruturas, atenuação do efeito barreira nos topos do túnel ferroviário, mais zonas de estacionamento automóvel, equipamentos de apoio a actividades lúdicas, entre outros.

Assim, e de acordo com a preocupação demonstrada à necessidade de revitalização urbana e melhoramento da imagem do canal ferroviário, com grande incidência na qualidade urbana a partir de espaços de estar e de circulação variadas, o projecto vencedor enaltece na sua memória descritiva esses mesmos propósitos e abordagens, existindo a intenção da *agregação de vários módulos*, que permitirão *definir as zonas verdes onde se implantam árvores, zonas de lazer e um eixo pedonal e de ciclovia*.<sup>97</sup>

O projecto foi criado sob a observação de algumas das carências sentidas em Espinho, sendo que havendo um lapso de espaços públicos verdes com carácter pedonal, o terreno da área 8 revela ser a oportunidade de fazer jus a essas mesmas situações inexistentes. É descrito que *apesar do difícil uso e do seu potencial, este vazio tem duas características: a sua escala e dimensão* (que não permite uma

---

<sup>96</sup> Artigo 61º: Caracterização das unidades operativas de planeamento e gestão, in *PDM Espinho*.

<sup>97</sup> Memória Descritiva e Justificativa do Projecto de Execução/Especialidade Arquitectura do Projecto à superfície do Canal Ferroviário de Espinho – ReCaFE, p. 2.

relação com o homem e, por isso mesmo, não há actividade entre os dois) e *a dificuldade de estabelecer os seus limites, bem como o seu carácter*.<sup>98</sup> Assim, a utilização de elementos verdes devolverá a escala ao espaço urbano, sendo que também serão projectados momentos de estar em sequência unitários, circunscritos à geometria elaborada, através de desenhos no solo (que reviverão a malha das redes dos pescadores e dos carris dos comboios outrora aqui presentes) e do prolongamento de algumas vias para Poente. Foram também desenhadas praças de relação com edifícios importantes, como é o caso do casino e da capela de Santa Maria Maior, e em contacto directo com a área 8, como as praças de entrada/saída a Norte e Sul da cidade.



Em relação aos equipamentos mencionados no programa preliminar, o projecto vencedor vê com grande importância para a cidade algumas construções e estruturas que, com um carácter mais ou menos efémero, complementarão as necessidades e dinâmicas que Espinho manifesta. Assim, estão propostos um parque de estacionamento subterrâneo, um posto de turismo (equipado com cozinha, instalações sanitárias, vestiário e arrumos, zona expositiva e de cafetaria), quiosques e espaços de lazer e comércio sazonais, uma ponte pedonal a Norte (a de passagem a Sul está a cargo da REFER) e uma *grande pala a Sul da cidade, permitindo e marcando a entrada e saída da cidade, deixando o espaço público fluir e ligando ainda mais a zona do bairro piscatório ao centro da cidade*.<sup>99</sup> Este espaço, em estrutura de betão armado e palas *brise soleil* em vigas metálicas, estará equipado de forma a receber eventos, congressos, encontros, entre outras actividades, *recuperando assim a fusão entre praça e uso*.<sup>100</sup>

---

<sup>98</sup> Memória Descritiva e Justificativa do Projecto de Execução/Especialidade  
Arquitectura do Projecto à superfície do Canal Ferroviário de Espinho – ReCaFE, p. 3.

<sup>99</sup> Idem, p. 5.

<sup>100</sup> Idem, p. 6.



A área 8 tornar-se-á *numa sala de visitas da cidade*, o que permitirá uma oportunidade de *investimento com arrojo e alguma diferenciação*<sup>101</sup> por parte de privados, tanto em espaços já existentes, como os que são esperados existir em formato sazonal. É previsto, também, pelas diferentes entidades relacionadas com a ReCaFE, que toda a área circundante e edifícios envolvidos possam sofrer reestruturações, assim como um aumento de propostas de projectos de habitação e comércio, uma vez que está previsto este ser o espaço de estar de excelência na cidade, contribuindo de forma positiva para o crescimento económico e financeiro da cidade, assim como o aumento da taxa de turismo.

---

<sup>101</sup> *Espinho adjudica obra que vai transformar canal ferroviário em 'ex-libris' da cidade*, 2017.

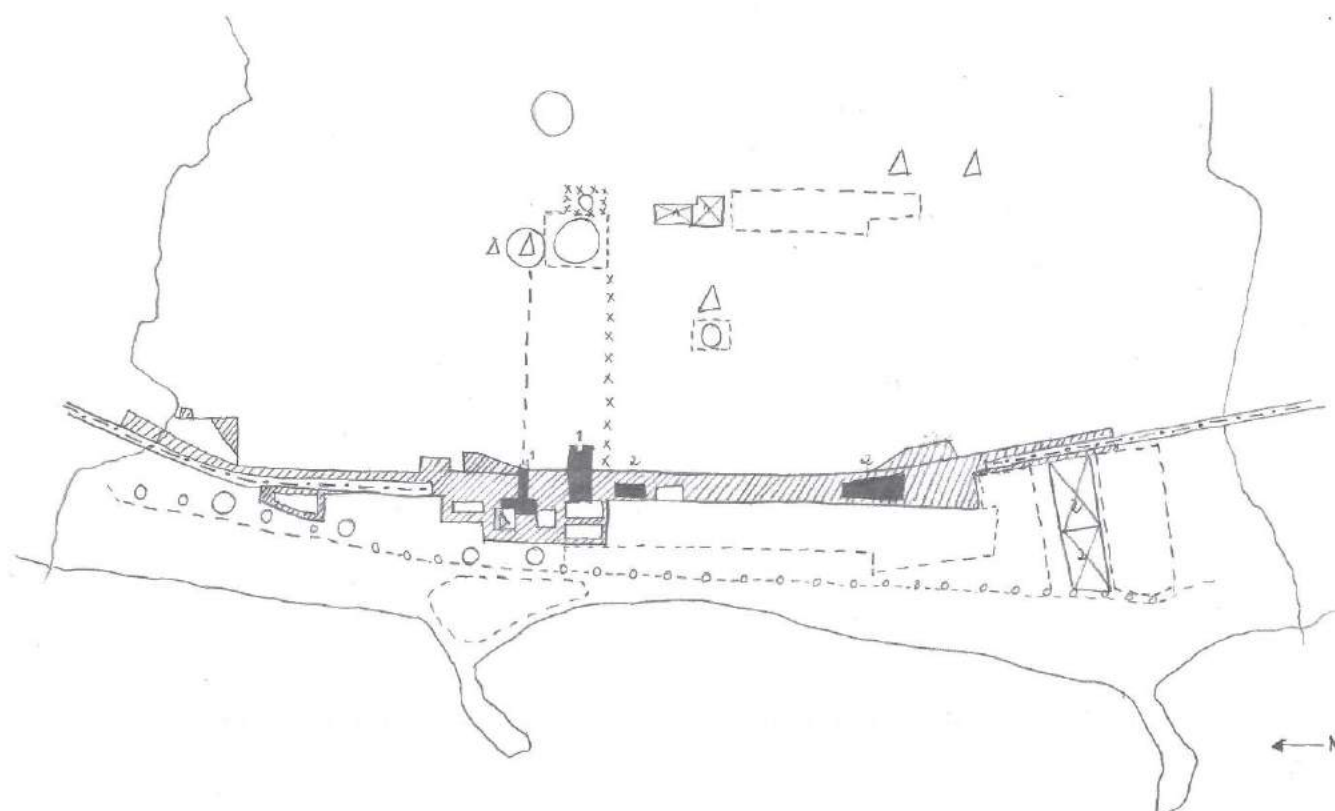


Diagrama de estudo referente à relação entre os espaços de estadia ○ identidade Δ enraizamento x x e identidade e enraizamento --- na cidade com a área 8 e seus espaços projectados (duas praças 1 ■ e duas estruturas de apoio à cidade 2 ■ ) e ainda dois espaços culturais já existentes na cidade (1 ☒ Centro Multimeios e 2 ☒ Museu Municipal – FACE), ambos com espaços exteriores públicos contíguos.

## Análise à proposta camarária

*Um problema frequente é a reformulação de um ambiente já existente: descobrir e conservar as suas imagens fortes, resolver as suas dificuldades de percepção e sobretudo desenhar a estrutura e identidade latentes na confusão.*<sup>102</sup>

A partir das palavras de Kevin Lynch, é importante ponderar de que forma é que o projecto vencedor para a ReCaFE poderá ter impacto na cidade e seus habitantes, positiva ou negativamente. De maneira a perceber melhor a possível relação do projecto com diferentes espaços já existentes, foi elaborado um diagrama, que tal como outros acima apresentados, mostra os espaços mais importantes retirados dos percursos realizados, revelando localizações, distâncias e possíveis comprometimentos e comportamentos entre eles.

As formas de crescimento urbano dividem-se entre o parcelamento, a urbanização e a edificação, sendo importante lidar com a diferença entre os mesmos, mas sem com isto esquecer o carácter unitário importante para a ligação de diferentes momentos e zonas na cidade. O sentido final de um projecto deve ser aquele que *se apoia na cidade existente, tentando prolongá-la, completá-la, recreá-la*.<sup>103</sup> Desta forma, e partindo da observação do diagrama apresentado, observa-se alguma heterogeneidade entre a proposta apresentada para a área 8 e os diversos espaços assinalados que, actualmente, definem uma parte da imagem e dinâmica de Espinho.

É perceptível uma maior quantidade de espaços de estadia a Nascente da área 8. No entanto, tanto as ruas 19 e 23 como a marginal junto à rua 2, encontram-se em bastante proximidade com a área de intervenção o que, involuntariamente, acabará por definir dinâmicas, rupturas ou sinergias entre os quatro locais, uma vez que as três

---

<sup>102</sup> Kevin Lynch in *A Imagem da Cidade*, p. 119.

<sup>103</sup> Carlos Martinez Caro e Juan Luis de las Rivas in *Arquitectura Urbana – Elementos de Teoría y Diseño*, p. 9.

situações existentes possuem um factor comum: a grande quantidade de comércio e restauração presente. É com naturalidade que se interroga de que forma é que estes três momentos poderão continuar a ser símbolos e espaços de visita, uma vez que a nova imagem da área 8 atrairá a massa populacional que, presentemente, está dispersa neles mesmos. Pode ser argumentado que a situação não vai ser alterada e que o fluxo será apenas disperso não por três, mas sim por quatro pontos. Todavia, existe um factor crucial para todos aqueles que procuram em Espinho uma cidade de estar, de passeio e relação social: o estacionamento automóvel. Sendo esta uma realidade em falta na cidade, é perceptível que, face ao projecto de elaboração de um parque de estacionamento subterrâneo na zona da área 8, este será o local de eleição para se estacionar e, consequentemente, a área para se estar. Uma outra característica é o solo plano que esta área irá adquirir e que, de maneira consciente ou inconsciente aquando da escolha dos transeuntes, terá como lugar a primeira opção, devido à pendente crescente que ambas as ruas 19 e 23 assumem, no sentido Poente-Nascente.

Um outro aspecto a referir, e recuperando uma condicionante do concurso público expresso no programa preliminar, é a criação de equipamentos de apoio a actividades lúdicas e a projecção e facultação de infra-estruturas sobre actividades a poder ser produzidas. Face ao apresentado, colocam-se interrogações quanto à dinâmica, programa e identidade que alguns edifícios existentes na cidade, já mencionados anteriormente, vão ter no futuro, como o Centro Multimeios com a sua praça adjacente, biblioteca municipal a Nascente e o Museu Municipal e FACE, com também uma praça adjacente, a Poente.

Enquanto cidadã desta cidade, é com alguma estranheza que vejo serem propostos novos equipamentos que suscitam a possibilidade de criação de programas temporários, como exposições, eventos, feiras, mercados sazonais, congressos, entre outros, quando existem, pelo menos, cinco situações na cidade que poderão praticar valências e resultados semelhantes aos procurados nestes novos elementos projectados para a área 8. Causa até uma certa surpresa quando é

sugerido que estes novos espaços, como é o caso da “grande pala a Sul da cidade” – que propõe um desenho que revela um remate antecipado da área 8 entre as ruas 33 e 35 criando, tal como agora acontece, um indicativo de contínua separação das zonas Centro e Sul –, dite no seu programa a recepção destas mesmas actividades quando, de facto, não apresenta nenhuma situação que não pudesse ser realizada num outro espaço existente na cidade. Existem elementos preparados para receber reuniões, workshops, pequenos ou grandes congressos (no interior e exterior de edifícios), salas de cinema que já foram utilizadas como espaço para concertos, átrios e salas propícias à colocação de exposições e programas didáticos, entre outros. Mais do que a possibilidade de falta de espaços específicos para uma determinada situação, sente-se a não dinamização dos espaços já existentes, a partir de publicidade, do incentivo nas escolas (através de propostas de actividades nestes diferentes equipamentos existentes), de sugestões de projectos de terceiros, de criação de sinergias de forma a melhorar o fluxo de pessoas às zonas periféricas da cidade, como é o caso da zona histórica do bairro piscatório a Sul, ou ainda a requalificação de espaços vazios ou abandonados para o usufruo da comunidade, fazendo jus a necessidades e iniciativas que provoquem alterações na contemporaneidade.

O propósito final de uma cidade deve, segundo Kevin Lynch, tentar ser o mais adaptável ao futuro possível, capaz de dar prazer aos seus habitantes, criar clareza de imagem e deixar que o significado se desenvolva sem ser guiado *à priori*, havendo sempre espaços e momentos que potenciem a mudança, que se declarem efémeros em termos de funcionalidade.<sup>104</sup> Deste modo, talvez a nova imagem que nascerá na área 8 seja apenas uma proposta de dinamização para toda a cidade. Todavia, o importante a reter é que a arquitectura e o urbanismo não podem funcionar em favor de tendências, caprichos, modas, imagens voláteis e pontuais. Não devem, da mesma forma,

---

<sup>104</sup> Referência ao pensamento de Kevin Lynch in *A Imagem da Cidade*, p. 16.

restringir-se a aspectos formais, paisagísticos e de busca de uma imagem idílica. Devem sim, e também neste caso em concreto, criar sinergias com situações, equipamentos e estruturas já existentes e importantes para a cidade e sua população. A observação, em muitos contextos, é mais importante que a própria construção. É imaginável que o novo espaço da área 8 tenha um forte impacto na restante cidade mas, de forma a favorecer o presente e desenvolvimento do mesmo e não contribuir para uma ideia de novo cartão de visitas, de nova imagem da orla costeira Norte e de mercantilismo, a partir de propaganda turística e atracções comerciais *standard*, torna-se necessário um olhar contínuo sobre todos os outros momentos importantes na cidade e que demonstram um carácter de identidade, estadia e enraizamento dos seus habitantes.

## *The possible city*<sup>105</sup>

*The city that people inhabit is a labyrinthine reality which produces 'an 'anthropological', poetic and mythic experience of space'.*<sup>106</sup>

Kevin Lynch e James Donald despertam nas suas palavras sensações de leveza, de possibilidade infinita, de romance e fantasia absoluta. Ao ser observada a realidade e ao tentarmos agora responder às questões escritas no início deste trabalho [O que acontece no presente? [Como é definida a actualidade? Como se vive a contemporaneidade?]] é-nos permitido divagar, caminhar, parar, voltar atrás e escolher um outro sentido.

Assumamos que a cidade é um “labirinto” e que nós, habitantes destas estruturas artificiais, vivemos dentro e para ele. Desta forma, talvez seja mais fácil encarar a complexidade que é pensar no que é cidade, de como se desenvolve, quais poderão ser as melhores opções a tomar, que postura adquirir... talvez esta forma de actuar nos transmita a ideia de “poética e misticismo” em relação ao espaço (este que pode assumir diferentes imagens, posturas e modos de agir), que tanto nos é incutido por outros universos paralelos que nos acompanham diariamente [ressalve-se aqui o poder da tecnologia]. A ideia de evasão da “presente realidade”, permitindo mergulhar numa “realidade paralela”, que se traduz na “realidade escolhida” por cada um de nós, acaba por definir o modo de pensar, falar, actuar e viver neste que é o nosso *habitat* por excelência. Assumamos agora que a cidade é um caos, que o pequeno pensamento sobre ela desperta sentimentos negativos e que tal experiência não convida a futuras deambulações pelo assunto. Se assim for, resta-nos apenas um estado constante de inércia, onde as criações, destruições, decisões e outros vocábulos [alguns deles não terminadas em -ões] assumirão uma imagem abstrata face aos habitantes, que passarão a ser transeuntes.

---

<sup>105</sup> Kevin Lynch in *City Sense and City Design*, p. 171.

<sup>106</sup> James Donald in *Imagining the City*, p. 14.

Assumamos finalmente que, por outro lado, a cidade por mais caótica que possa ser, deixa vestígios e indicações para a sua compreensão. Neste caso, resta apenas encontrar um ser que, ainda não “atacado” pela inércia que vai contaminando os seus iguais, torna-se num curioso e dedica-se à entusiasmante prática da compreensão da cidade. Talvez de uma forma ingénua e infantil, possa ser deduzido que esse ser, e seres que foram contaminados pela sua decisão, sejam os ascendentes dos que deram nomes às práticas da arquitectura e urbanismo. Seja de que maneira for, uma das realidades sentidas na contemporaneidade é a aparente falta desta curiosidade pelo entendimento das cidades e seu desenvolvimento. A excepção ao excesso desta inexistência de muitos são todos aqueles que, ao terem observado, sentindo e estudado diferentes contextos, realidades e momentos de incubo face ao que era analisado, entenderam que, de alguma forma, a mudança era necessária. A ideia de excesso está presente de formas e contextos diversos, através de grandes concentrações (actos e objectos megalómanos), mas também através de ausências e vazios.

Em Espinho, a possibilidade de haver uma certa cegueira face a excessos existentes e em modo projectivo, indica que são necessários estudos de observação e ponderação na cidade. É entendido que as diferentes épocas históricas são assim designadas face a acontecimentos que alteraram e propuseram novas ideologias, objectos, formas de estar e de viver. Por mais globais ou regionais que elas possam ser caracterizadas, é sentido que o peso de uma “revolução” permite alterações de carácter e postura, sendo que, e como dinamizador de imagens, estados de uso e de estar, o arquitecto e urbanista acabam por ter papéis de destaque nestas mesmas situações.

A palavra “revolução” está, de certa forma, associada a uma ideia de manifesto ou de ruptura com situações presentes. Se assim for interpretado, defende-se o não à utilização desta palavra e do que ela poderá provocar na cidade de Espinho. Todavia, por “revolução” pode ser também possível interpretar uma certa necessidade de criação de actos de transformação, de mudança e renovação em situações pobres, descontextualizadas e infelizes numa cidade. Desta forma, e atendendo




ao que aqui foi apresentado, é entendida a necessidade desta actuação em Espinho, num sentido de melhoramento, de proximidade, de relação e desenvolvimento com o existente e seus habitantes.

Espinho é uma cidade pequena, ideal para uso pedonal. Todavia, o tráfego automóvel coloca-a num estado de poluição quase constante. Espinho é uma cidade habitacional, comercial e turística. Contudo, existe a sensação de que, em certo modo, a primeira característica está a ser relevada, pensando-se talvez que, sendo esta uma cidade teoricamente atractiva aos demais, a questão do bem-estar e de criação de laços entre a comunidade está patente e vigente na forma de actuar na e da cidade. Espinho é uma cidade com um lapso de espaços públicos de pequena dimensão, sendo que o lazer e encontro têm lugar em, principalmente e quase que unicamente, dois momentos fixos na cidade (excluindo as esplanadas comerciais existentes). Espinho é uma cidade com falta de espaços comuns funcionais, que sejam de uso e aproveitamento de toda a comunidade. Estes espaços podem despertar actividades culturais ou desportivas ou então definirem-se sem imagem associada, servindo como despertador de iniciativas várias possíveis. Espinho sente falta do verde, da manutenção das suas infra-estruturas e de acções para os seus habitantes durante todo o ano e não apenas na época balnear, onde os veraneantes preenchem a cidade com a sua presença.


Espinho precisa de uma “revolução”, com clareza da estrutura e renascer da vivacidade da identidade, desenvolvendo mudanças (pequenas e grandes), despertando os símbolos e criando, possivelmente, outros que desenvolvam função e pragmatismo na cidade.

O pensamento e projecção da reformulação da cidade de Espinho teve como princípio os elementos-base delineados por Kevin Lynch, a partir do estudo de um ambiente já existente. Assim, sentem-se ser essenciais *descobrir e conservar (...) imagens fortes* [da cidade], *resolver as suas*

*difficultades de percepção e desenhar a estrutura e identidade latentes na confusão.*<sup>107</sup>



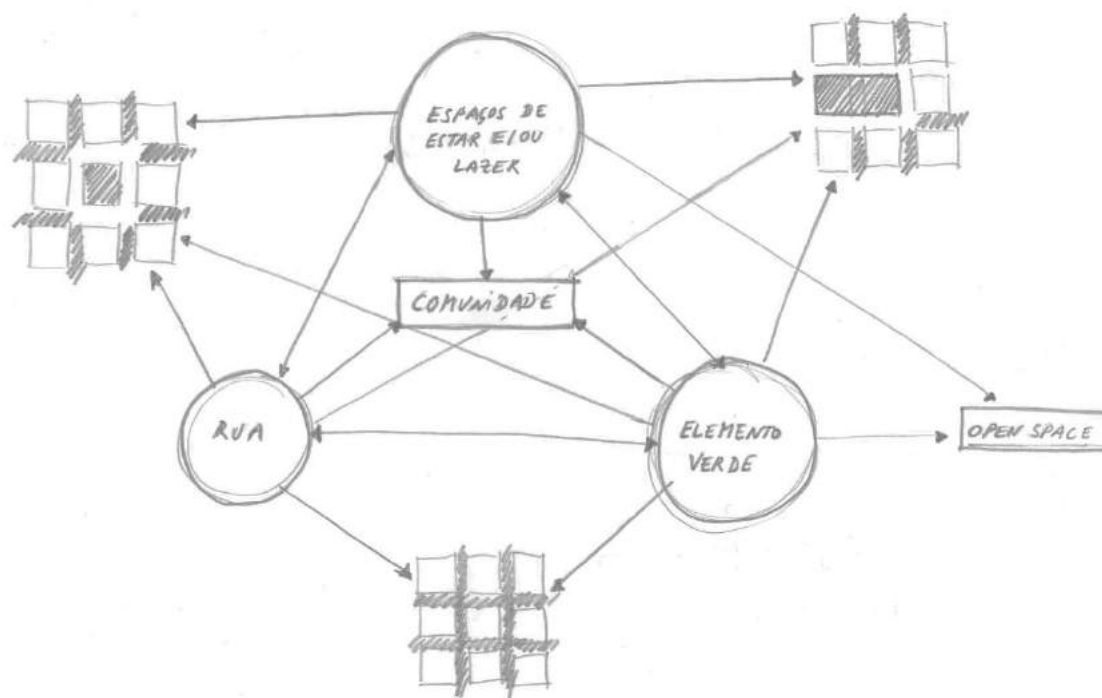
De forma a compreender melhor a cidade, foram observados os diferentes elementos constituintes da mesma, como são o caso das vias públicas e equipamentos, suas relações e formas de estar na cidade, a partir dos usos e actividades realizadas. Desde desportivos, culturais, de ensino ou religiosos, a multiplicidade de espaços que a cidade oferece desencadeia, aparentemente, relações de proximidade e de atenção às carências dos habitantes. Todavia, a aproximação à realidade demonstrou que, face a alguns acessos viários confusos e, em algumas situações, de difícil acesso e a prática de actividades e apropriação dos espaços em desconexão com os dinamismos, necessidades e curiosidade da população, é sentida uma realidade contrária aquela que a cidade, através desta “pele” que lhe foi colocada, suscita. Já em relação à via pública, é sentido que a mesma se encontra num constante estado de exaustão, e isto porque o tráfego automóvel é consideravelmente superior ao necessário, numa cidade que apresenta uma escala agradável para se percorrer distâncias a pé entre elementos, como são os casos de serviços, equipamentos e comércio.



Em suma, foi sentida a necessidade de intervir, a partir da reforma de três elementos já existentes em Espinho, que não possuem actualmente o carácter e identidade essenciais à formulação de uma imagem forte, coesa e em ligação com as necessidades da comunidade residente. Destacam-se assim a rua ou via pública, a árvore na sua individualidade ou conjunto e os espaços de estar e lazer, de e para a comunidade. Como é possível analisar a partir do esquema elaborado, estes três elementos encontram-se em relação entre si, influenciando mutuamente o comportamento da comunidade e desenvolvimento da imagem que se quer encontrar e recuperar na cidade, a partir do desenho e planeamento, em comunhão com qualidades e necessidades visíveis no contexto urbano.

---

<sup>107</sup> Kevin Lynch in *A Imagem da Cidade*, p. 119.



Desenho esquemático representativo da ligação dos elementos rua, espaço de estar e lazer e elemento verde. Do mesmo modo, a representação visual esquemática de possibilidade de imagem de quarteirão, a partir da implantação destes mesmos elementos.

Ao recorrer a modelos já aqui descritos como motores de mudança, desenvolvimento e inclusão na cidade, é possível resgatar o exemplo de Berlim como uma cidade-chave com situações possíveis de serem ajustadas em outros contextos urbanos, proporcionando mais valias aos mesmos. Nos diferentes distritos e seus múltiplos agrupamentos habitacionais, existem diversas situações que enaltecem o sentido de estar e convívio, como são os casos de muitas ruas e avenidas, com bancos de jardim colocados debaixo de árvores que delineiam passeios, espaços de lazer públicos, desde pequenos parques infantis, jardins de maior ou menor dimensão, praças com zona de sentar, miolos habitacionais com espaços verdes e zonas de recreio e comunidade,

para além de grandes parques e zonas de lazer e prática desportiva variada. Ao ser observada a forma como os espaços públicos berlinenses são utilizados e quais os aspectos positivos que os mesmos transmitem na comunidade e cidade, é criada uma imagem e definição mais coerente, em relação ao tratamento a ser empregue em outras cidades, e em particular em Espinho, ressaltando desde já o entendimento das diferenças de escala urbana e densificação populacional, assim como da cultura social e histórica destes dois exemplos urbanos.

Espinho, contudo, apresenta um contexto que, por vezes, torna complexa a relação com a cidade alemã, uma vez que, estando os seus limites demográficos definidos e a expansão urbana quase que extinta, observam-se poucos momentos onde possam ser criadas novas imagens ou programas – é convocado o *Advovatus diabole*<sup>108</sup> que reitera a imagem lotada, onde a relação entre cheios e vazios acontece tão pontualmente que os últimos acabam por cair no esquecimento e tornam-se, também eles, símbolos da imagem da cidade [esta personagem será convocada novamente, clarificando algumas pertenças assumidas em relação aos vazios inseridos no quarteirão, ou os grandes espaços sem identidade nem programa existentes]. Assim, toma-se a decisão de usar o objecto com mais destaque na cidade, que face ao desenho urbano de Espinho, acaba por ser o elemento de circulação, separação, encontro e estar preferencial na cidade: a rua!

## Rua

A rua é o elemento de eleição e de maior uso na cidade, aquele que acolhe habitantes e visitantes, que convoca o estar de diferentes formas e contextos e que já provou, com exemplos existentes na cidade, que resulta como um verdadeiro espaço de estar, equiparável a outros com diferentes formatos.

---

<sup>108</sup> Referência ao pensamento de Ilka e Andreas Ruby sobre o texto “Tabula non rasa” in *Lacaton&Vassal – Cité de l’Architecture & du Patrimoine*, p. 17.

A rua é o elemento urbano por excelência. É o espaço de contém outros, que recebe e mistura diferentes pessoas, de diferentes gerações, classes sociais e distintos estados de espírito. É um espaço onde é sedimentada a história e onde, ao aí circularmos, somos também nós intervenientes da mesma. Em Espinho, a rua tem o poder de organizar, distribuir, relacionar e comunicar com e entre os elementos arquitectónicos criados. É o espaço máximo de convívio na cidade, uma zona pública de paragens e encontros, sendo que a existir um centro, o mesmo se desenvolve na sua linearidade e não num momento estanque de interrupção. A rua é o elemento de transição entre interior-exterior e privado-público, sendo um objecto de relações e comunicações, ajudando nas dinâmicas sociais de uma cidade.<sup>109</sup>

Estudando e observando a métrica da cidade, os fluxos de trânsito e as relações entre rua e espaço confinante, foram pensadas alternativas ao uso e imagem da rua, gerando e provocando uma intenção na diminuição do excesso de tráfego rodoviário e, em consequência, da poluição sentida no centro urbano. Para isso, foi desenhado um anel delimitador na malha urbana, que tem como função final circunscrever uma área central da cidade, onde o trânsito rodoviário será reduzido ao mínimo permitido. Todavia, serão dispostos espaços de estacionamento em vários pontos da cidade, possibilitando a que todos tenham uma menor distância pedonal a percorrer entre o referido estacionamento e a área de interesse pessoal. Finalmente, são também propostas melhorias nos transportes colectivos, que circularão dentro do anel, criando mais conforto aos demais.

De forma a conceber tal projecto, foram destacadas nove vias principais que, pela sua localização e desenho distribuidor já existentes, serão os que acolherão a maior quantidade de tráfego automóvel. Desta forma, a poluição diminuirá e criar-se-ão momentos na malha prospectos à circulação pedonal e ao estar dos demais.

---

<sup>109</sup> Referência ao pensamento de Carlos Martinez Caro e Juan Luis de las Rivas in *Arquitectura Urbana – Elementos de Teoría y Diseño*, p. 60.



A importância da escolha das vias principais deveu-se, também, à ligação e proximidade com equipamentos importantes e identitários da cidade, como a Câmara Municipal, o tribunal, biblioteca municipal, Centro de Saúde, liceu, Centro Multimeios, piscina municipal, estação de comboios, entre outros, tendo havido uma preocupação por, para além de manter esta valorização e relação entre ligações viárias presentes, enaltecer outros equipamentos colocados à margem da estrutura urbana, como é o caso do Museu Municipal e FACE.



As vias principais representadas, comportarão o fluxo e densidade automóvel que, também pelo seu carácter e localização, distribuirão o trânsito para momentos-chave na cidade, equipados com parques automóveis e que permitirão, com facilidade, a chegada rápida a vários pontos da cidade, a partir do caminhar ou de transportes públicos.



As vias secundárias diferem das primeiras devido à sua localização. Apesar de serem também importantes na dinâmica da cidade, ao estarem inseridas dentro do miolo urbano têm de ser estudadas separadamente, de forma a delimitar, o quanto possível, a quantidade de automóveis que por elas passam, sem com isto cessar com o movimento populacional sentido nas mesmas.



As restantes vias, de acordo com a sua localização, comportarão um carácter de circulação apenas para os habitantes e situações pontuais de passagem viária, dentro do anel desenhado, e de controlo viário nas restantes vias exteriores ao mesmo, dando maior importância à implementação de mais e melhores transportes públicos.

De forma a ressaltar as novas dinâmicas para a cidade, é importante que visualmente as mesmas sejam entendidas e praticadas. A clareza de imagem é um propósito importante a conquistar numa cidade, pois dessa forma, os seus usuários terão uma maior capacidade de orientação e de relação com diferentes momentos desenhados. Assim, foram pensadas diferentes materialidades nas três tipologias de ruas, de forma a que, ao ser mantida uma homogeneização da rua, passeios,

sinalização e mobiliário urbano, seja criada uma clareza visual para todos os que deslocam na cidade.

Finalmente, houve a necessidade de criar duas ligações viárias até então inexistentes, criando melhores ligações entre diferentes locais na cidade. A rua 4 ao ser definida como uma das vias principais na cidade, actualmente de dois sentidos, criou a possibilidade de atrair o trânsito automóvel para esta zona urbana, sem ter necessariamente que “invadir” o espaço pedonal da marginal, tão frequentado diariamente. De forma a enaltecer o seu carácter e criar uma ligação mais rápida e clara até ao Museu Municipal, FACE e praça pública adjacente, foi prolongado o seu comprimento no quarteirão onde agora se encontram as ruínas do antigo estádio de futebol municipal. Da mesma forma, a rua 8 também foi alterada, a partir da criação de um troço viário mais afastado de edifícios habitacionais, desenhando também uma melhor imagem urbana da área Sul da cidade.



## Árvore

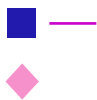
A árvore é, por excelência, um elemento multifacetado, uma vez que pode ser usado em diferentes momentos, formas e qualidades. O caso urbano não é excepção. Como é possível observar numa cidade [ter em consideração o que foi escrito, anteriormente, sobre a cidade de Berlim], a árvore pode ser vista como um simples elemento individual, colocado numa situação específica pública ou privada, quase como se fosse um elemento estatutário, como um elemento individual, mas que cria uma função delineadora – *pela sua verticalidade e robustez, a árvore assemelha-se a uma coluna. Uma coluna como elemento repetido do lugar e ritmos, de forma a enfatizar o sentido de perspectiva,*<sup>110</sup> como um pequeno amontoado de árvores, num jardim, por exemplo ou um arvoredo, quando observados parques ou médios e grandes jardins. Seja qual for a forma a ser utilizada, a árvore possui características, como a cor, a dimensão ou a possibilidade de sombra – *a árvore dá-nos*

---

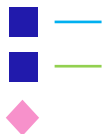
<sup>110</sup> Carlos Caro e Juan de las Rivas in *Arquitectura Urbana*, p. 223.

*sombra e isso dá uma imagem dinâmica na cidade*<sup>111</sup>—, que tornam a cidade mais bonita, agradável, e em relação mais próxima com o humano (que precisa e sente-se mais completo com o contacto, nem que seja apenas visual, com elementos naturais).

Desta forma, e criando um paralelismo com a cidade de Espinho, é notada uma grande falta do elemento verde ao longo de toda a cidade. Os espaços verdes existentes, como o jardim João de Deus ou a praça-jardim do Largo dos Combatentes da Grande Guerra, são locais muito frequentados por visitantes, mas também habitantes, seja entre passeio, cruzamento ou mesmo estar (principalmente as gerações mais idosas), o que demonstra a mais-valia sobre a presença deste como elemento integrante na cidade. Todavia, e face à relativa falta de terrenos vazios que possam ser utilizados como espaços verdes inseridos dentro da malha urbana, a natureza terá de fazer parte de outro elemento em predominância na cidade. Mais uma vez, a referência à rua. Aqui, e partindo da análise anterior, definir-se-ão três abordagens distintas, tendo em consideração o carácter dado à rua em questão, optando por diferentes dimensões, espécies e relações com o usuário.



No caso das vias principais, a colocação de árvores de médio e grande porte, dirigindo visualmente os usuários para as várias direcções propostas, sendo que com a uniformização da materialidade das ruas, será revelada uma imagem clara pretendida. De salientar que, neste primeiro exercício, não seria colocado mobiliário urbano que convidasse ao estar incentivando os demais a deslocarem-se para o interior do anel e para os espaços de estar criados.

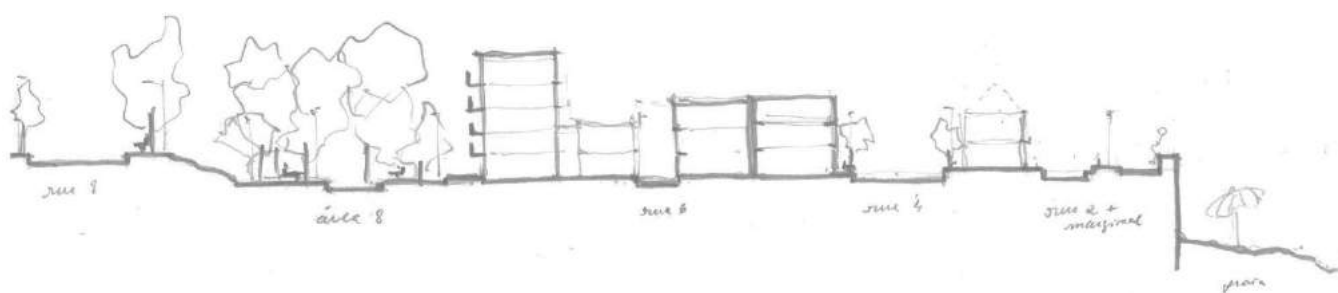
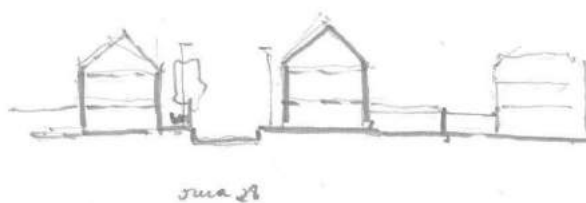
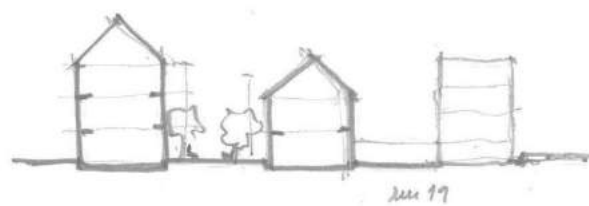
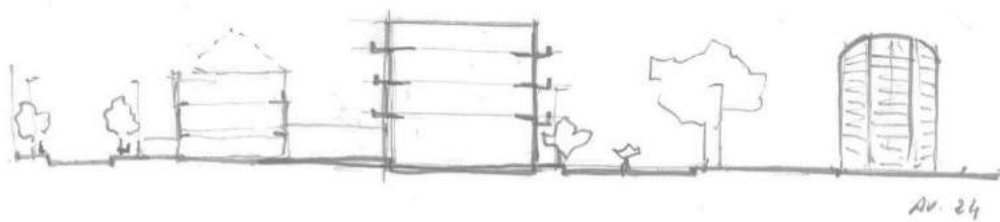


Tanto nas vias secundárias, como nas restantes, a árvore revela a sua importância, como elemento não-estaque e cinzento na cidade, sendo que, observando a largura relativamente estreita dos passeios e, de forma a estas vias possam ser distinguidas das de maior circulação, optar-se-ia pela utilização de outras espécies de baixo porte, que seriam

---

<sup>111</sup> Carlos Caro e Juan de las Rivas in *Arquitectura Urbana*, p. 223.





Cortes esquemáticos que intentam à imagem renovada das vias públicas, a partir da colocação de elementos verdes individuais e colectivos em diferentes momentos da cidade.

plantadas de forma contínua nos passeios, fornecendo sombra pontual nos mesmos. Revela-se também aqui a intenção, quando possível, da colocação de bancos de estar em diferentes momentos da cidade e próximos das habitações.

Enquanto grupo, a árvore tem também um papel determinante na cidade. Por isso mesmo, são muitas as que adoptam, de acordo com a sua escala, um espaço específico na cidade para a criação de um parque verde. Espinho não foge à regra e desenhou também um “parque da cidade”, sendo que o mesmo se encontra a cerca de três quilómetros do centro da cidade. Uma vez que a realidade da maioria dos habitantes espinhenses não permite a deslocação quotidiana a este local, e novamente enaltecendo o facto de este núcleo urbano necessitar de mais zonas verdes, foram pensados alguns momentos na cidade que, pelo carácter vazio e moribundo que possuem actualmente, poderão ser emancipadores de propostas que unam o elemento verde e o suscitar do estar.



Para além dos já existentes e referidos anteriormente, criar-se-ia a Nascente, no quarteirão vazio junto ao Centro de Saúde Municipal, liceu municipal e espaço da feira semanal, um momento que suscitasse uma imagem e ambiente de estar e lazer, em conformidade com as características do local e de grande fluxo populacional na cidade. Numa intenção de intervenção menos flamejante, seriam adicionadas mais árvores e mobiliário urbano, como assentos, na praça adjacente ao Museu Municipal e FACE. O espaço urbano que sofreria mais reformas seria o denominado área 8, onde são propostos vários momentos e desenhos que enalteçam o estar, a partir de bancos de jardim, de sombras proporcionadas pelas árvores de grande e médio porte, pela *promenade* que levaria a que se pudesse por aí circular, não tendo a imagem da cidade construída como plano principal. Da mesma forma, criar-se-iam momentos de lazer, em pequenas praças entre o arvoredo (relação cheio-vazio, tal como nos dois espaços acima referenciados, com possibilidade de desenvolvimento de múltiplas actividades nas e entre as várias faixas etárias.

Finalmente, dois momentos de excepção: a o troço da marginal a Norte e dois dos quarteirões utilizados para a feira semanal. Em ambos é necessária a colocação de elementos que potenciem a sombra. Face à sua versatilidade e à imagem de relação com a natureza, que como tem sido defendido contribui positivamente para a cidade contemporânea, a árvore acaba por ser o elemento escolhido para o desenvolvimento desta nova imagem urbana pretendida.



### Espaços de estar e lazer

Um espaço de estar e lazer é extremamente importante numa cidade. É o momento máximo de convívio, de relaxamento, de observação e aprendizagem de momentos comunitários, para além de servir como ponto de encontro, por excelência, de diferentes pessoas. O seu posicionamento na cidade revela uma mais valia para todos os que nela habitam, trabalham e visitam, sendo sempre um momento com movimento, interacção, acolhimento, afastamento de elementos sóbrios e estanques existentes na cidade, despreendimento social e bem-estar físico e psicológico. Assim, e com base no que foi sendo analisado anteriormente, foram projectadas situações que potenciem o descrito, com uma parceria directa e visível entre a árvore e estes núcleos de lazer [novamente a referência à cidade de Berlim, que demonstra a qualidade do estar dos seus cidadãos, bem como a maior quantidade de tempo que os mesmos utilizam para praticar actividades no exterior, de modo individual ou colectivo, de formas mais ou menos estáticas].

Para além destes, podem também existir espaços amplos, abertos e vazios, denominados *open spaces* que propõem variedade de experiências a poder ser executadas, quebrando possíveis barreiras sociais pela possibilidade infinita de actividades sobre o espaço.<sup>112</sup> Estes momentos podem ser como os descritos anteriormente,<sup>113</sup> onde se procura a relação, transformação e uso temporário para acções propostas pela



---

<sup>112</sup> Referência ao pensamento de Kevin Lynch in *City Sense and City Design*, p. 397.

<sup>113</sup> Referência às praças Alexanderplatz, em Berlim e Djemaa el-Fna, em Marraquexe, mencionadas na "Carta praça Léon Aucoc", p. 45.

população envolvente, como mercados, concertos, amostras culturais, entre outros. Da mesma forma, podem também ser identificados como espaços camarários, que possibilitem acções individuais em pequenos lotes, como é o caso da ideia de uma horta a ser trabalhada pelo seu usuário, ou situações que permitam a recolha de fundos para um propósito maior comunitário.



Podem ainda existir espaços renovados, através da apropriação de uma estrutura já existente na cidade, como um edifício abandonado. Existem vários exemplos dispostos pelas cidades, como se de vultos se tratassem onde, e havendo possibilidade de os mesmos serem alterados, proporcionando espaços dinâmicos na cidade, podem ser criadas novas circunstâncias para os seus habitantes, que em conjunto têm o poder e dever de discutir qual a melhor actividade possível a ser aplicada. Exemplos como os criados pelos colectivos espanhóis <sup>114</sup> são essenciais para a melhor percepção de situações inertes existentes numa cidade e de como estas podem desencadear uma participação da comunidade e desenvolvimento local, impondo também uma maior responsabilidade por um espaço que foi projectado e reconstruído e, posteriormente, utilizado por todos [relembrar o exemplo do anfiteatro do parque Mauerpark <sup>115</sup> e da ligação que o mesmo possui com os seus usuários – de desconhecido e escondido, passou a ser um símbolo da cidade e um ponto visitado tanto pelos habitantes, como também pelos turistas].

### *Playgrounds* <sup>116</sup> de Aldo van Eyck

É pertinente convocar novamente o *Advovatus diabole*, <sup>117</sup> que marcava a sua posição afirmando que a existência de espaços vazios dentro do quarteirão não eram mais do que situações envolvidas na malha da cidade e sem relevância para as reformas projectadas para a mesma. Percorrendo novamente a cidade e tendo em especial atenção todas a

---

<sup>114</sup> Referência aos projectos e práticas descritas na “Carta La Carpa e La Fabrika”, p. 41.

<sup>115</sup> Referência da “Carta Mauerpark, Berlim”, p. 89.

<sup>116</sup> Referência ao título do livro *Aldo van Eyck – the playgrounds and the city*.

<sup>117</sup> Referência ao pensamento de Ilka e Andreas Ruby sobre o texto “Tabula non rasa” in *Lacaton&Vassal – Cité de l’Architecture & du Patrimoine*, p. 17.

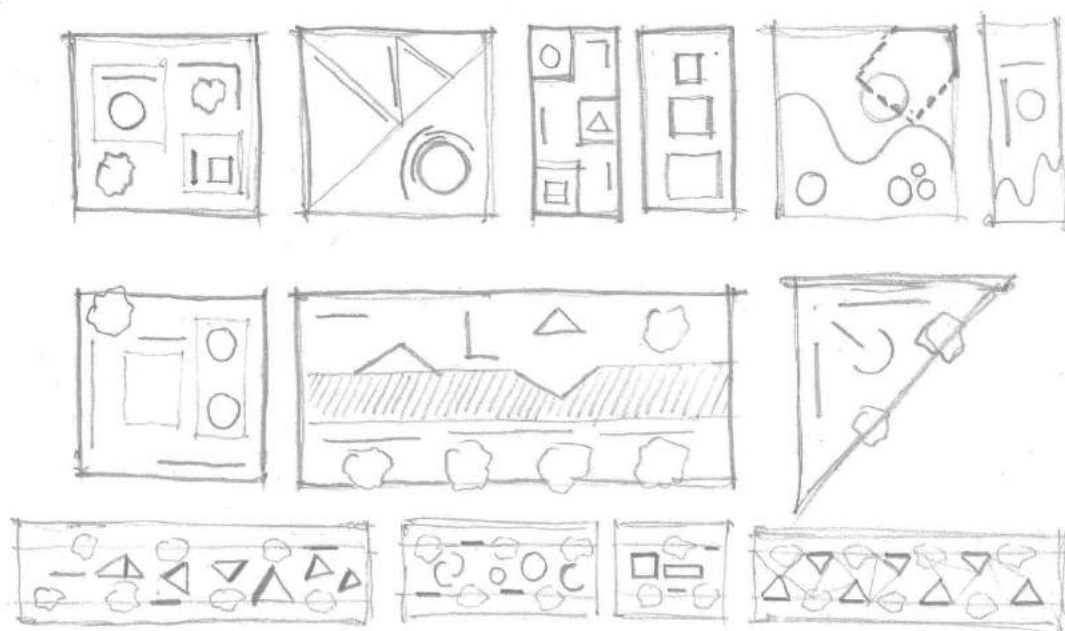
alterações e requalificações apresentadas até então, foi entendida a importância do mapeamento e compreensão destes momentos sem identidade e, conseqüentemente, a criação de respostas aos mesmos. É contrariada, desta forma, esta personagem que desaparece e dá lugar a uma outra, mais relevante para o objecto que aqui se eleva, o arquitecto holandês Aldo van Eyck.

Dentro do trabalho de Van Eyck enquanto arquitecto, há um em especial que se demarca de todos os outros: o seu trabalho no Departamento de Obras Públicas que deram lugar à criação, entre 1947 e 1978, de mais de 700 parques de brincar infantis.<sup>118</sup> Estes parques localizados em toda a Holanda – com especial incidência na cidade de Amesterdão, surgiram aquando do termino da II Guerra Mundial, num contexto de destruição parcial ou total de grande parte do continente europeu. Para além da destruição, a população vivia momentos de angústia e inquietação, procurando respostas e novas formas de contornar o passado, através de uma realidade que em nada se avizinhava com o vivido antes da Grande Guerra. Tal como muitos outros, as crianças foram também sofredoras desta verdade. Todavia, uma criança tem as qualidades da inocência e evasão da realidade sendo que, e perante tais imagens de destruição e cinzentismo, acabavam por encontrar formas de conviver com seus iguais, utilizando qualquer objecto e situação e dando-lhe usos múltiplos – (...) *a criança descobre a sua identidade contra todas as possibilidades, danificadas ou prejudiciais, num perpétuo perigo e nascer do sol accidental.*<sup>119</sup>

---

<sup>118</sup> Liane Lefraivre e Ingeborg de Roode in *Aldo van Eyck – the playgrounds and the city*, p. 10.

<sup>119</sup> Francis Strauven in *Aldo Van Eyck – the shape of relativity*, sem página.



Desenhos esquemáticos que noticiam uma intenção de projecto ou sinaléticas a adoptar para os diferentes espaços vazios encontrados na cidade. A indicação de forma tem aqui lugar de estudo.

A criação destes espaços de brincar em momentos vazios, abandonados e insalubres na cidade, muitas vezes inseridos em lotes entre habitações, *eram ações no espaço ocorrendo onde e quando necessárias.*<sup>120</sup> Não foram criados em exclusivo para as crianças, sendo intenção que estes fossem também espaços de encontro e convívio para adultos, tendo havido preocupação na construção de atmosferas de descanso e encontro, despertadas nestes nichos urbanos. No entanto, e de modo a desenvolver a capacidade intelectual e criativa das crianças,<sup>121</sup> foram desenvolvidas estruturas de desenho simples, baseadas em formas geométricas, em relação com a cidade e também de procura de uma imagem clara, amigável e intemporal.

Revendo as intenções do arquitecto na projecção destes espaços na cidade por ele defendido – *se criarmos um bom espaço de brincar criamos um mundo na qual o homem redescobre o que é essencial, na qual a cidade redescobre a criança*<sup>122</sup> – foram analisados espaços semelhantes existentes em Espinho, percebendo se se poderia agitar a estadia em determinados momentos na cidade. Na tentativa de criar elementos e situações menos flamejantes, mais próximas e envolventes no que possa ser a iniciativa dos moradores e seu usos, foram agrupados os espaços existentes: miolo do quarteirão, lotes vazios no quarteirão, um quarteirão completo ou grande porção de terreno vazia e praças ou largos existentes a necessitar de reformas. Foram propostas ideias gerais da sua apropriação, através de esquiços, com diferentes conceitos sobre como tornar estes espaços vazios e insalubres em momentos de estar e de comunidade da cidade, desenvolvendo espaços de brincar para as crianças, como os elaborados por Van Eyck, mas também espaços de estar generalizados, com árvores, bancos, pavimentação melhorada, iluminação e, em alguns casos, arte urbana nas paredes – envolvendo as pessoas nas qualificações, a partir de sinergias com escolas, artistas e comunidade local –, ou ainda campos

---

<sup>120</sup> Liane Lefaivre in *Aldo van Eyck – the playgrounds and the city*, p. 45.

<sup>121</sup> Referência ao pensamento de Hannie van Eyck in *Aldo van Eyck – the playgrounds and the city*, p. 15.

<sup>122</sup> Aldo van Eyck in *Aldo Van Eyck – the shape of relativity*, p. 119.

para a prática desportiva casual de todos os interessados. Em suma, mais uma vez é reiterada a ideia do grandioso, autoritário e do excesso da prática *standard*, apelando à estadia em situações que sirvam de alerta de como afinal o espaço que temos, se for vivido/assumido pelas pessoas de uma forma mais comum, acaba por ter repercussões na qualidade da cidade e seus habitantes.

#### Outros espaços comunitários na cidade

É defendido por Santiago Cirugeda e Christophe Hutin a importância de serem criados espaços e ambientes essenciais à comunidade local, de acordo com as suas necessidades quotidianas. Ao serem inseridas as opiniões e ajudas providas pela comunidade, contribui-se para que os mesmos se sintam parte de algo maior, criando relações inter-pessoais e espaços que serão, naturalmente, preservados e utilizados por todos aqueles que ajudaram na sua concretização.

A par dos espaços projectados para o miolo e parcela de quarteirão, existem cinco momentos das quais foram pensadas novas formas de reabilitação e transformação em áreas de maior intervenção, criando situações em falta na cidade e suscitando a aproximação da comunidade.

A área referente ao edifício do estádio de futebol da cidade, devoluto há alguns anos, tem como finalidade a sua destruição e sucessiva construção de prédios de habitação plurifamiliar, com uma altura de, sensivelmente, sete andares. Analisada a sua localização, é perceptível o forte impacto que o projecto terá na zona referida como “bairro piscatório”, com habitações unifamiliares de um e dois pisos e, ocasionalmente, prédios de habitação plurifamiliar de três pisos. Tal construção irá modificar a imagem e poder histórico caracterizador da cidade, sendo que irá também abrir um precedente quanto à aceitação deste tipo de ações arquitectónicas no futuro. Face à situação apresentada, e de forma a propor melhores estruturas na cidade, foi idealizada uma zona de práticas desportivas públicas. No concelho de Espinho são vários os pavilhões existentes – inclusive a existência da Nave Polivalente, junto ao parque da cidade, com espaços vários para a



esta mesma prática. Todavia, são sentidos dois aspectos negativos: a sua grande distância em relação ao centro da cidade e a necessidade de pagamento para o usufruto da prática desportiva ou aluguer do espaço. Desta forma, e valorizando o facto de Espinho ser uma cidade onde se observam muitos indivíduos a realizar diversas actividades desportivas, como caminhada, corrida, ciclismo, surf, bodyboard, entre outros, assume-se como obrigação proporcionar a todos os interessados um espaço público, junto à marginal (é a zona que tem mais actividade física da cidade), com equipamentos e espaços que suscitem o desporto ou actividade corporal, como uma pequena pista de atletismo, campos com vários desportos definidos, espaço com estruturas propícias a trabalho desportivo localizado, zona de relaxamento e alongamentos variados, zona de prática de skate (actualmente junto ao casino), entre outros, como uma zona de brincar e convívio de crianças. Apesar de poder ser atribuída a qualidade de pólo desportivo, a função máxima é que todos possam usufruir de um espaço completamente acessível, moderno e relevante a todos os interessados. Criar-se-ão, de igual modo, sinergias para promover desportos em diferentes faixas etárias, para além da possibilidade de serem criadas mais actividades anuais deste carácter na cidade.



O edifício da antiga Fosforeira é uma construção relevante na história de Espinho. Tendo feito parte da sociedade Fosforeira Portuguesa, este antigo espaço de fabrico de fósforos está, actualmente, dividido pela rua 37. No quarteirão Sul, onde estava localizada o edifício fabril, são agora visíveis um hipermercado e um edifício construído recentemente com habitação plurifamiliar (44 apartamentos de tipologias T1, T2 e T3) com seis lojas comerciais. Todavia, no quarteirão Norte, do antigo edifício administrativo, com creche e refeitório associados continua intacto, apresentando qualidades na estrutura e suscitando um maior potencial do que o abandono visível actual. Numa intenção final de oferecer espaços recreativos para toda a comunidade, e tendo sido observados outros que sugerem esse mesmo acolhimento, como o edifício da biblioteca municipal, é proposto um espaço de convívio, com a possibilidade de oferecer actividades pontuais simples, como pequenos



colóquios, espaços de leitura, experimentações em workshops práticos, uma pequena cafetaria associada, uso e reabilitação de uma zona verde no logradouro do edifício, que serviria para estar e conviver, mas também potenciar um desenvolvimento de práticas ligadas à jardinagem, por exemplo. Em suma, pretende-se um espaço físico gratuito, acessível a toda a comunidade – intenta-se mesmo que as diferentes faixas etárias convivam em actividades comuns e que haja o despreendimento de as mesmas poderem comorar num mesmo local – e que suscite novas aprendizagens culturais e sociais.

O terceiro espaço a ser requalificado diz respeito ao actual Museu Municipal e FACE – Fórum de Arte e Cultura de Espinho. Visivelmente, são poucas as actividades expostas nestes espaços, sendo que os equipamentos parecem não fazer parte da dinâmica da cidade, perdendo carácter e identidade. São espaços amplos, modernos que, excluindo os serviços aí dispostos recentemente, estão desprovidos de actividade populacional. Desta forma, é sugerida a reestruturação desta realidade para uma que estabeleça movimento, albergue e apropriação, a partir da ideia de criação de um espaço de *co-working* arrendado à Câmara Municipal.



Ainda na zona Sul da cidade, existem dois espaços concordantes que, actualmente, não possuem qualquer tipo de identidade ou uso: o espaço circundante do apeadeiro da linha do Vouga e os terrenos sobrantes e de aproximação das duas linhas ferroviárias existentes. Após vários estudos, foi sentido que este apeadeiro, por mais secundário que possa ser apresentado, é o local de espera, paragem, chegada e partida de muitas pessoas diariamente (no Verão a quantidade de utilizadores aumenta, principalmente jovens, devido à proximidade com as praias). Por isso mesmo, foi pensada uma praça que envolvesse este edifício e criasse conforto e segurança a todos os utilizadores – foi também cortado o trânsito automóvel neste troço, dando prevalência à comunidade que aí habita e aos passageiros deste transporte público. Já em relação aos terrenos sobrantes, não é intenção sugerir o espaço proposto no projecto vencedor para a ReCaFE (a pala de betão para eventos diversos). Esta proposta não cria soluções ao espaço,



intensificando ainda mais o fosso comunitário entre a zona Centro e Sul. Assim, e depois de analisar a história e a contemporaneidade, à procura de momentos que suscitassem novas intenções de programa, foram pensadas circunstâncias que despertassem a ideia de grupo na sua forma mais pura, a partir da indefinição de programa e estruturas, elevando apenas as qualidades e características existentes, tanto no local como na comunidade envolvente. Desta forma, sugerem-se espaços de criação de acções, de carácter mais ou menos temporário, num propósito camarário gratuito. Desde a apropriação de pequenas parcelas para o cultivo individual, da utilização do espaço para experiências construtivas temporárias, actividades que gerem fundos para necessidades do grupo organizador, ou programas de continuidade e experimentação desenvolvidos nas escolas e colocados em prática nestes espaços, os elementos-chave desta ideia são a apropriação, criatividade, usos de acordo com necessidades e desejos, respeito pelo desenvolvido e suas actividades e criação de laços entre os “libertadores” destes terrenos comuns.

Por fim, uma questão arquitectónica que poderá ter um forte impacto positivo nas zonas Norte e Sul. Tendo em consideração os projectos apresentados no desdobrável “Carta | reconstruir na cidade”<sup>123</sup> dos arquitectos Anne Lacaton e Jean-Philippe Vassal, é possível perceber o desenvolvimento social que a reabilitação das fachadas de edifícios de habitação plurifamiliar suscitou nos locais propostos nos concursos realizados. Aqueles que eram considerados edifícios devolutos, colocados à margem da sociedade por serem classificados de habitação social e não terem uma apresentação e espaço envolvente limpos e modernos, alterou completamente aquando das obras de reabilitação. Não esquecendo o importante detalhe de estes edifícios terem continuado a ser pertença dos seus moradores durante e após a reabilitação, estes exemplos encontram situações de paralelismo em Espinho, onde são sentidas fronteiras de investimento, aproveitamento e

---

<sup>123</sup> Este desdobrável encontra-se na página 107 desta dissertação.



usufruo em zonas marcadas por uma imagem descuidada, velha e, por vezes, suja. O facto de não se investir e frequentar principalmente as zonas Norte e Sul, deve-se a sensações, visões e pressupostos de uma imagem de insalubridade e insegurança revelada. Ao serem realizadas alterações no campo urbano, como a materialidade dos passeios e ruas ou a própria constância na iluminação pública, como escrito anteriormente, o campo arquitectónico só tem a ganhar ao investir na melhoria do estado e imagem dos edifícios, assim como sugerindo novos espaços comerciais e serviços que possam criar mais movimento social. Como desenhado na planta apresentada, são propostas reabilitações das fachadas em momentos-chave na cidade, quer sejam eles localizados a par de vias de circulação principal, como a rua 33, ou então edifícios singulares devolutos e sem carácter moderno que, ao sofrerem as propostas alterações, vão criar novos estares nos habitantes mas também na cidade, que terá curiosidade, visitará estas zonas, perceberá que as sensações de outrora já não se manifestam e investirão em novas situações, que desencadearão dinâmicas positivas na cidade.

Findadas as propostas para "*The possible city*"<sup>124</sup> of Espinho", ressaltam-se aqui as principais intenções desenvolvidas. A procura da observação de uma cidade, de forma a entender as suas características, deve partir da análise dos seus habitantes e imagem de comunidade existente. Ao serem propostos projectos individuais e públicos, é importante observar quais as dinâmicas existentes entre espaços e sua relação com a população, seja ela usuária ou não. Mais do que nos focarmos na resposta ao programa e cliente em questão, devem sim ser criadas sinergias, de forma a desenvolver uma área, e não só um lote, parcela ou quarteirão. Da mesma forma, não é intenção principal criticar directamente o propósito político em que foi baseado o projecto vencedor para a requalificação da área 8. Enquanto cidadã, existem situações mais relevantes do que a questão pontual desta faixa urbana –

---

<sup>124</sup> Kevin Lynch in *City Sense and City Design*, p. 171.

por mais que o seu vazio não seja também ele resposta à cidade –, como a envolvente urbana, descortinando de que forma é que tal requalificação perturbará a restante cidade, nas suas tradições, dinâmicas, valências, estruturas e usos. O importante é não deixar que, face à ideia, imagem, programa e conceito a serem criados no centro da cidade, sejam produzidas cooperações nefastas à possível tentativa de encobrimento e cegueira à restante cidade e suas existências.

*A city, if it is really a city, has a very compound rhythm based on many kinds of movement, human, mechanical and natural.*<sup>125</sup>

O papel do desenho na cidade é essencial para a coordenação de três elementos enunciados pelo grupo Team X – movimento humano, movimento mecânico e movimento natural. Dessa forma, a cidade deve ser pensada sempre tendo como base o existente, tanto a nível construtivo, estrutural e populacional. Kevin Lynch defende que uma *cidade é o resultado de sucessivas acções, não existindo um resultado final, penas uma contínua sucessão de fases.*<sup>126</sup> Desta forma, proponhamos como intervenientes activos desta mudança todos os usuários da cidade e provocaremos actividades, como a reciclagem da mesma, a partir da adaptabilidade, modelação, reestruturação e reprogramação dos espaços aí existentes, sempre num ideal de relação sustentável com as ideias, necessidades e trabalho realizado da e na comunidade.

---

<sup>125</sup> Declaração publicada pelo Team X, em 1962 in *Aldo Van Eyck – the shape of relativity*, p. 111.

<sup>126</sup> Kevin Lynch in *A Imagem da Cidade*, p. 10.



## NOTAS FINAIS





*The future was a beautiful place, once.  
 Remember the full-blown balsa-wood town  
 on public display in the Civic Hall.  
 The ring-bound sketches, artists' impressions,  
 blueprints of smoked glass and tubular steel,  
 board-game suburbs, modes of transportation  
 like fairground rides or executive toys.  
 Cities like dreams, cantilevered by light.*

*And people like us at the bottle-bank  
 next to the cycle-path, or dog-walking  
 over tended strips of fuzzy-felt grass,  
 or model drivers, motoring home in*

*electric cars, or after the late show -  
 strolling the boulevard. They were the plans,  
 all underwritten in the neat left-hand  
 of architects – a true, legible script.*

*I pulled that future out of the north wind  
 at the landfill site, stamped with today's date,  
 riding the air with other such futures,  
 all unlived in and now fully extinct.<sup>127</sup>*

O poema *A Vision*, de Simon Armitage, descreve a imagem de um futuro urbano, onde arquitetos foram chamados a criar estruturas e habitações sustentáveis (*Remember the full-blown balsa-wood town*), num ideal de cidade bela. A descrição destes espaços é elaborada ao detalhe, mesmo com os seus habitantes imaginários. É elevada quase à perfeição a ideia de vida cívica e de comunidade ideal, como se se referisse a uma cidade de sonhos (*Cities like dreams*).

---

<sup>127</sup> Simon Armitage, *A Vision*.

No entanto, e logo a seguir, de uma forma violenta, como se a exasperação e revolta da realidade se tivesse sobreposto ao sonho, o autor vem colocar uma outra verdade nesta imagem descrita, fazendo com que seja visível a inexistência da mesma (... *and now fully extinct*).

Este poema poderia ser descrito como utópico, uma vez que eleva uma imagem de perfeição de uma cidade sendo que, posteriormente, diz que a mesma não passa de um sonho. Todavia, uma utopia acaba por apenas propor projectos alternativos para a realidade vivida da sociedade. Como Kevin Lynch afirma, *um espaço utopia permite liberdade e escolha das experiências de vida e com a vida. (...) pessoas e locais interligam-se naturalmente. Pessoas estão profundamente envolvidos em fazer lugares e preocuparem-se com eles, tornando-os vivos; e os locais por sua vez nascem, garantem vida contínua, tornam-se memoráveis.*<sup>128</sup>

Thomas More, em 1516, pensou semelhante. Ao escrever *Utopia*, o mesmo elabora uma série de alternativas ao que era instituído na altura. Desde questões políticas, religiosas, culturais ou mesmo sociais, o bem comum é tido como mais importante que o bem individual, devendo-se trabalhar menos, dormir mais e usar o tempo restante para projectos pessoais. Com esta imagem e opinião, o escritor acabou por tornar intemporal o seu pensamento.

Uma utopia pode ser interpretada como uma fantasia ou sonho, mas também como um pensamento criativo. Por mais contraditório que seja criar utopias,<sup>129</sup> o facto de nos fazer perceber que existem outras

---

<sup>128</sup> Kevin Lynch in *City Sense and City Design*, p. 767.

<sup>129</sup> “Uma utopia não é realizável, por isso é que é uma utopia. Implementar uma utopia como objectivo final significa eliminar diferenças dentro da própria utopia e eliminar diferenças só se faz através da repressão da diferença. Que, neste contexto, é exactamente o contrário da utopia. Se isso acontecer, estamos perante tragédias que envolvem a morte de milhões de pessoas.” Manuel Frias Martins in *500 anos depois, o sentido de Utopia não se perdeu*.

possíveis interpretações e formas de viver uma mesma situação, permito-nos a tentativa de criar micro-utopias, ou pelo menos, utopias individuais. Ao sermos “corajosos” e tentarmos “fintar” a própria definição e base da palavra, podemos reverter modos de estar, viver, agir, falar e questionar, criando desta forma uma rede de ensaios de acções contrárias aos elaborados no presente contexto.

Ao longo deste trabalho, foram desenvolvidas aprendizagens sobre a cidade e o modo de actuação na mesma, a partir da observação e projecção, tendo por base a essência das formas de usar a cidade, das necessidades apontadas e das relações criadas. A análise destes estudos foi desenvolvida para conseguir perceber o problema à luz de um conjunto de pressupostos pensados sobre a cidade, e de que forma é que o papel da arquitectura pode ser determinante na dinâmica da cidade.

Pensando na ideia de reciclagem da e na cidade e de qual o papel do desenho neste contexto urbano, foi desmontado o esforço analítico, reduzindo a condição de sentido projectivo às bases de atendimento da comunidade e do já existente. Foi sentida uma evolução sobre o reconhecimento dos modelos de cidade, ajudando desta forma a leitura de Espinho e a projecção da transformação. Como interpretar a área 8, a atitude transformadora face ao vazio que se criou e que a cidade passou a dispor, desmontar o esforço analítico, reduzir à posição de facto com uma reacção ao propósito camarário de renovação, foram os princípios e concretizações deste trabalho, que agora termina. Ao elaborar um estudo de cidade e na cidade, com estratégia e armação de método e crítica, foi possível valorar a caracterização e leitura de um contexto urbano e arquitectónico apresentado ou proposto.

Talvez este trabalho académico não passe também ele de uma utopia, de um momento do fantástico baseado em sonhos e ideias ingénuas sobre um contexto cada vez mais predador, egocêntrico, enraizado em dogmas e vivido metodicamente por parte da população.

Todavia, e depois de estudados tantos sinais de “rebeldia”, de onde qualquer acção pode ser possível, desde que haja uma intenção forte de mudança, talvez os sonhos e ideias “difusas e irreais” sejam nada mais do que motores de desenvolvimento. São as escolhas pessoais que ditam o que verdadeiramente somos e as acções reflectem isso mesmo. Questionar o sistema, propondo novos espaços que se adaptam, dependendo da circunstância, momento, população e lugar, programa proposto e realidade observada deverão ser bases de trabalho do presente da arquitectura e urbanismo.

Pensar no futuro de uma cidade não deve criar ansiedade e relutância. Deve sim abrir horizontes e propor situações que desencadeiem anuência de mudanças, novas imagens e funcionalidades, aceitando este *habitat* humano como uma continua sucessão de fases. Perante estas ideias, é necessário haver cautela quando nos questionamos sobre o que está a ser projectado e construído na cidade contemporânea pois, e como já foi referido anteriormente, a ideia de excesso acaba por muitas vezes estar associada à actualidade, assumindo diferentes situações, momentos, escalas, objectos e imagens. Como escreveu Le Corbusier,

*A obra de ver é olhar...*

*Olhar*

*Observar*

*Ver*

*Imaginar*

*Criar*<sup>130</sup>

---

<sup>130</sup> Le Corbusier in *Carnet de notes*, 1963.





*I hope I have been able to explain to her why, despite the cars, I still believe in the principle of the city.*

James Donald in *Imagining the City*, p. 8.

*Um dia, talvez de um outro planeta virá um sinal. E, por efeito da solidariedade cujos mecanismos o etnólogo estudou a pequena escala, o conjunto do espaço terrestre tornar-se-á um lugar. Ser terreno significará alguma coisa.*

Marc Augé in *Lugares e Não-Lugares*, p. 100.





*Left blank for a work  
expressing modern feeling.*

Le Corbusier. The *City of Tomorrow and its Planning*. p. 40.



## Lista e créditos de imagens

p. 5 – imagem disponível em: <https://www.reelartpress.com/catalog/edition/107/david-hurn:-arizona-trips>  
[revisitado a 10.09.2018]; edição da autora

p.35 – Carta | Dragoner Areal, Berlim

- |1 – fotografia da autora; edição da autora
- |2 – montagem da autora e Sofia Maia; edição da autora
- |3 – fotografia da autora; edição da autora
- |4 – fotografia da autora; edição da autora

p. 47 – Carta | O exemplo de Boston

- |1 – imagem disponível no livro *A Imagem da Cidade* de Kevin Lynch, p. 25, fig. 2
- |2 – imagem disponível no livro *A Imagem da Cidade* de Kevin Lynch, p. 28, fig. 5
- |3 – imagem disponível em: <https://bostonography.com/2010/kevin-lynch-the-imageable-boston/>  
[revisitado a 26.09.2018]; edição da autora
- |4 – imagem disponível no livro *A Imagem da Cidade* de Kevin Lynch, p. 25, fig. 3
- |5 – imagem disponível no livro *A Imagem da Cidade* de Kevin Lynch, p. 149, fig. 36
- |6 – imagem disponível no livro *A Imagem da Cidade* de Kevin Lynch, p. 149, fig. 35
- |7 – imagem disponível em: [https://www.researchgate.net/figure/Kevin-Lynchs-analysis-of-problems-of-the-boston-image-resulting-in-a-mental-map-Kevin\\_fig1\\_259980157](https://www.researchgate.net/figure/Kevin-Lynchs-analysis-of-problems-of-the-boston-image-resulting-in-a-mental-map-Kevin_fig1_259980157) [revisitado a 26.09.2018]

p. 55 – Carta | La Carpa e La Fabrika

- |1 – imagem disponível em: <https://divisare.com/projects/302735-recetas-urbanas-la-carpa> [revisitado a 12.09.2018]
- |2 – fotografia disponível em: <https://www.designboom.com/architecture/santiago-cirugeda-urban-recipes-2-25-2015/> [revisitado a 10.09.2018]
- |3 – fotografia disponível em: <https://divisare.com/projects/302735-recetas-urbanas-la-carpa>  
[revisitado a 10.09.2018]
- |4 – fotografia disponível em:  
<http://www.recetasurbanas.net/v3/images/fichas/ficharefh009lafabrikadetodalavida.pdf> [revisitado a 10.09.2018]
- |5 – fotografia disponível em: <http://www.artnoise.it/crossroad-jose-iglesias-ga-arenal-la-rete-decoloniale-di-artifariti-e-il-ruolo-mutante-di-artista-curatore/> ; editada pela autora. carpa [revisitado a 12.09.2018]

[6 – fotografia disponível em: <http://baukhome.blogspot.com/2013/02/recetas-urbanas.html>  
[revisitado a 10.09.2018]

[7 – fotografia disponível em:  
<https://www.aljazeera.com/programmes/rebelarchitecture/2014/06/spain-guerrilla-architect-201462993348959830.html> [revisitado a 12.09.2018]

[8 – fotografia disponível em: <http://www.designindaba.com/articles/creative-work/recipes-urban-subversion> [revisitado a 12.09.2018]

[9 – fotografia disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-57066/cenografia-e-arquitetura-bottom-up-intervencao-publica-eme3> [revisitado a 12.09.2018]

[10 – fotografia disponível em: <https://lafabrikadetodalavida.org/2015/07/29/una-mirada-sobre-arquitecturas-colectivas/> [revisitado a 12.09.2018]

#### p. 59 – Carta | Praça Léon Aucoc

[1 – fotografia disponível em: <http://www.lacatonvassal.com/index.php?idi=1288&idp=37> [revisitado a 10.09.2018]

#### p. 69 – Carta | Orfanato Sky

[1 – imagem disponível em: <https://new.christophehutin.com/wp-content/uploads/2018/06/pl108-bd.pdf> [revisitado a 13.09.2018]

[2 – fotografia disponível em: <http://learning-from.over-blog.fr/page/4> [revisitado a 13.09.2018]

[3 – fotografia disponível em: <http://learning-from.over-blog.fr/page/4> [revisitado a 13.09.2018]

[4 – fotografia disponível em: <http://learning-from.over-blog.fr/page/4> [revisitado a 13.09.2018]

[5 – fotografia disponível em: <https://new.christophehutin.com/wp-content/uploads/2018/06/pl108-bd.pdf> [revisitado a 13.09.2018]

[6 – fotografia disponível em: <https://new.christophehutin.com/wp-content/uploads/2018/06/pl108-bd.pdf> [revisitado a 13.09.2018]

[7 – fotografia disponível em: <http://learning-from.over-blog.fr/page/4> [revisitado a 13.09.2018]

[8 – fotografia disponível em: <http://learning-from.over-blog.fr/page/4> [revisitado a 13.09.2018]

[9 – fotografia disponível em: <http://learning-from.over-blog.fr/page/4> [revisitado a 13.09.2018]

[10 – fotografia disponível em: <https://new.christophehutin.com/wp-content/uploads/2018/06/pl108-bd.pdf> [revisitado a 13.09.2018]

[11 – fotografia disponível em: <https://new.christophehutin.com/wp-content/uploads/2018/06/pl108-bd.pdf> [revisitado a 13.09.2018]

p. 81 – Carta | Nuremberga

fotografias |1 e |2 disponíveis em:

[https://books.google.pt/books?id=nCPX9ZLIGzG&pg=PA83&lpg=PA83&dq=nuremberg+reconstruction&source=bl&ots=CP3KxRXnZ6&sig=BJiylzSrsAd3apV1\\_gjlhOummCg&hl=pt-PT&sa=X&ved=0ahUKEwigyuKis\\_3bAhWF1hQKHxz0BesQ6AElowEwFg#v=onepage&q=nuremberg%20reconstruction&f=false](https://books.google.pt/books?id=nCPX9ZLIGzG&pg=PA83&lpg=PA83&dq=nuremberg+reconstruction&source=bl&ots=CP3KxRXnZ6&sig=BJiylzSrsAd3apV1_gjlhOummCg&hl=pt-PT&sa=X&ved=0ahUKEwigyuKis_3bAhWF1hQKHxz0BesQ6AElowEwFg#v=onepage&q=nuremberg%20reconstruction&f=false) [revisitado a 10.09.2018]

p. 87 – Carta | Cidade de Ordos Kangbashi

|1 – fotografia disponível em: <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2016/04/19/an-update-on-chinas-largest-ghost-city-what-ordos-kangbashi-is-like-today/#5347ffeb2327> [revisitado a 10.09.2018]

|2 – fotografia disponível em: <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2016/04/19/an-update-on-chinas-largest-ghost-city-what-ordos-kangbashi-is-like-today/#5347ffeb2327> [revisitado a 10.09.2018]

|3 – fotografia disponível em: <http://www.messynessychic.com/2015/04/22/are-mongolian-nomads-moving-into-chinas-ghost-cities/> [revisitado a 10.09.2018]

|4 – fotografia disponível em: <http://www.bbc.com/future/story/20170223-chinas-zombie-factories-and-unborn-cities> [revisitado a 10.09.2018]

|5 – fotografia disponível em: <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2016/04/19/an-update-on-chinas-largest-ghost-city-what-ordos-kangbashi-is-like-today/#5347ffeb2327> [revisitado a 10.09.2018]

|6 – fotografia disponível em: <http://www.thejournal.ie/in-pics-kangbashi-ghost-town-china-540994-Aug2012/> [revisitado a 10.09.2018]

|7 – fotografia disponível em: <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2016/04/23/chinas-largest-ghost-city-is-now-90-full-but-theres-a-twist/#345ace3d67c8> [revisitado a 27.09.2018]

|8 – fotografia disponível em: <http://www.messynessychic.com/2015/04/22/are-mongolian-nomads-moving-into-chinas-ghost-cities/> [revisitado a 27.09.2018]

p. 97 – Carta | Planos urbanos de Le Corbusier

imagens |1 a |6 disponíveis em: <https://thecharnelhouse.org/2014/06/03/le-corbusiers-contemporary-city-1925/> [revisitado a 10.09.2018]

p. 103 – Carta | La Défense de Rem Koolhaas

|1 – imagem disponível em: <http://oma.eu/projects/la-defense-masterplan> [revisitado a 10.09.2018]

|2 – imagem disponível em: [http://www.frac-centre.fr/\\_en/authors/rub/rubworks-318.html?authID=110&ensembleID=311&oeuvreID=1684](http://www.frac-centre.fr/_en/authors/rub/rubworks-318.html?authID=110&ensembleID=311&oeuvreID=1684) [revisitado a 10.09.2018]

p. 107 – Carta | Reconstruir na cidade

Petit Maroc

Fotografias [1 a |3 disponíveis em: <https://lacatonvassal.com/index.php?idp=40> [revisitado a 10.09.2018]

La Chesnaie

[1 – Fotografias disponíveis em: <http://www.lightlive.com/en/20140613-zumtobel-group-award-nominations-social-transformation/> [revisitado a 10.09.2018]

Tour Bois le Prêtre

[1 – fotografias disponíveis em: <https://lacatonvassal.com/index.php?idp=56> [revisitado a 10.09.2018];  
edição da autora

530 apartamentos

[1 – fotografia disponível em: <http://www.bmiaa.com/study-plus-transformation-as-an-architectural-manifesto-druot-lacaton-vassal/> [revisitado a 10.09.2018]; edição da autora

[2 – fotografia disponível em: <https://archleague.org/event/current-work-lacaton-and-vassal/>  
[revisitado a 10.09.2018]

p. 115 – Carta | Filme *Her*

[1 – imagem disponível em: <https://twitter.com/Cinemartistry/status/889915162844639232> [revisitado a 10.09.2018]

[2 – imagem disponível em: <https://geektyrant.com/news/terrific-trailer-for-spike-jonzes-romance-her>  
[revisitado a 10.09.2018]

[3 – imagem disponível em: <https://www.digitaltrends.com/mobile/spike-jonze-her-future/#/2>  
[revisitado a 10.09.2018]

[4 – imagem disponível em: <http://www.mbird.com/2014/02/mockingbird-at-the-movies-the-loneliness-of-her/> [revisitado a 10.09.2018]

[5 – imagem disponível em: <https://www.digitaltrends.com/mobile/spike-jonze-her-future/#/11>  
[revisitado a 10.09.2018]

p. 119 – Carta | *The People Walker*

[1 – imagem disponível em: <https://twitter.com/ThePeopleWalker> [revisitado a 10.09.2018]

[2 – imagem disponível em: <https://parkbench.com/blog/the-people-walker-chuck-mccarthy-interview>  
[revisitado a 10.09.2018]

p.123 – Carta | Mauerpark

[1 – fotografia disponível em: <http://harborandhill.com/blog/our-favorite-things-in-berlin> [revisitado a 10.09.2018]

[2 – imagem disponível em: <https://medium.com/jumpstart-your-dream-life/stop-thinking-big-start-thinking-different-887adaa93671> [revisitado a 10.09.2018]

p. 130 – desenho da autora; edição da autora

p. 132 – fotografias e desenho da autora; edição da autora

p. 134 – fotografias e desenho da autora; edição da autora

p. 136 – fotografias a cores e desenho da autora; edição da autora

fotografia a preto e branco:

esquerda: [http://ww3.aeye.pt/avcultur/Avcultur/Postais2/EspinhoPostais/067\\_Espinho.jpg](http://ww3.aeye.pt/avcultur/Avcultur/Postais2/EspinhoPostais/067_Espinho.jpg)  
[revisitado a 10.09.2018]; edição da autora

direita: <http://museumunicipaldeespinho.blogspot.com/2017/09/> [revisitado a 10.09.2018];

edição da autora

p. 138 – fotografias da autora; edição da autora

p. 140 – desenho da autora; edição da autora

p. 142 – fotografias da autora; edição da autora

p. 144 – desenho da autora; edição da autora

p. 146 – fotografias da autora; edição da autora

p. 148 – fotografias e desenho da autora; edição da autora

p. 150 – fotografias e desenho da autora; edição da autora

p. 153 – desenho da autora; edição da autora

p. 155 – desenho da autora; edição da autora

p. 164 – desenho de esquema da autora; edição da autora

p.173 – desenho esquemáticos da autora; edição da autora

p. 179 – desenhos esquemáticos da autora; edição da autora

p. 185 – desenho esquemáticos da autora; edição da autora

p. 203 – reprodução de imagem do arquitecto Le Corbusier, do livro *The City of Tomorrow*. Disponível em:  
DONALD, James. *Imagining the Modern City*. 1ª edição: 1999. Minneapolis: University of Minnesota Press. 1999.  
p. 20.

## Referências e fontes bibliográficas

### LIVROS

*Aldo van Eyck – The playgrounds and the city*. Ed. Liane Lefaivre, Ingeborg de Roode. Trad. Peter Mason. 1ª edição: 1982. Amsterdam: Stedelijk Museum Amsterdam, NAI Uitgevers/Publishers. 2002.

AUGÉ, Marc. *Não-lugares: Introdução a uma Antropologia da Sobremodernidade*. Trad. Miguel Serras Pereira. 1ª edição: 1992. Lisboa: Editora 90º. 2005.

BERMAN, Marshall. *Tudo o que é Sólido Desmancha no Ar: A Aventura das Modernidade*. Trad. Ana Tello. 1ª edição: 1982. Lisboa: Edições 70. 1989.

BOERI, Stefano, LANZANI, Arturo, MARINI, Edoardo; *Il Territorio che Cambia: Ambienti, Paesaggi e Immagini della Regione Milanese*. 1ª edição: 1993. Milano: AIM – Associazione Interessi Metropolitani. 1993.

BOYER, Christine M. *The City of Collective Memory: its historical imagery and architectural entertainments*. 1ª edição: 1996. Cambridge – London: MIT Press. 1996.

CALVINO, Italo. *As Cidades Invisíveis*. Trad. José Colaço Barreiro. 1ª edição: 1972. Lisboa: Teorema. 2011.

CARO, Carlos Martinez; Rivas, Juan Luis de las. *Arquitectura Urbana – Elementos de Teoria y Diseño*. 1ª edição: 1985. Madrid: Libreria Eitorial Bellisco. 1990.

CARUSO, Adam. *The Felling of Things*. 1ª edição: 2008. Barcelona: Polígrafa. 2008.

*Collective Architectures = Arquitecturas Colectivas: Camiones, Contenedores, Colectivos*. Ed. Paula Álvarez Benítez. 1ª edição: 2009. Sevilla: Vib[]k. 2010.

DE CERTEAU, Michel. *The Practice of Everyday Life*. Trad. Steven Rendall. 1ª edição: 1980. Berkley – Los Angeles: University of California Press. 1984.

DE SOLÁ-MORALES, Ignasi; COSTA, Xavier. *Presentes y Futuros – Arquitectura en las Ciudades*. 1ª edição: 1996. Barcelona: UIA. 1996.

DIEFEUDORF, Jeffry M. *In the Wake of War – The Reconstruction of German Cities After World War II*. 1ª edição: 1993. New York: Oxford University Press. 1993.



DONALD, James. *Imagining the Modern City*. 1ª edição: 1999. Minneapolis: University of Minnesota Press. 1999.

FERREIRA, Alfredo Durão de Matos. *Aspectos da Organização do Espaço Português*. 1ª edição: 1986. Porto: FAUP Publicações. 1995.

JACOBS, Jane. *The Death and Life of Great American Cities*. 1ª edição: 1961. Harmondsworth: Penguin Books. 1984.

KOOLHAAS, Rem. *Nova York Delirante: um Manifesto Retroativo para Manhattan*. Trad. Denise Bottmann. 1ª edição: 1978. São Paulo: Cosac Naify. 2008.

KOOLHAAS, Rem. *Três Textos Sobre a Cidade: Grandeza, ou o Problema do Grande*. Trad. Luís Santiago Baptista. Barcelona: Gustavo Gili. 2016.

KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. *Small, Medium, Large, Extra-Large: Office for Metropolitan Architecture*. 1ª edição: 1995. New York: The Monacelli Press. 1995.

*Lacaton & Vassal*. Dir. Anne Lacaton, Jean-Philippe Vassal. Trad. Eilleen Powis, Sophie Renaut. 1ª edição: 2009. Paris: Cité de L'architecture & du Patrimoine. 2009.

LE CORBUSIER. *The City of Tomorrow and its Planning*. Trad. Frederick Etchells. 1ª edição: 1929. London: The Architectural Press. 1971.

LEFEBVRE, Henri. *O Direito à Cidade*. Trad. Rubens Eduardo Frias. 1ª edição: 1968. São Paulo: Centauro. 2001.

LYNCH, Kevin. *A Imagem da Cidade*. Trad. Maria Cristina Tavares Afonso. 1ª edição: 1960. Lisboa: Edições 70. 2017.

LYNCH, Kevin. *City Sense and City Design*. 1ª edição: 1990. Massachusetts: The MIT Press. 1990.

LYNCH, Kevin. *De qué tiempo es este lugar?* Trad. Justo G. Beramendi. 1ª edição: 1972. Barcelona: Editorial Gustavo Gili. 1972.

MUMFORD, Lewis. *The Culture of Cities*. 1ª edição: 1938. Florida: Harcourt Brace Jovanovich, Publishers. 1966.

*Project on the City*. Dir. Rem Koolhaas. 1ª edição: 2001. Köln: Taschen. 2001.

RUBIO, Manuel de Solà.Morales. *Les Formes de Creixement Urbà*. 1ª edição: 1993. Barcelona: Edicions UPC. 1993.

STEINBECK, John. *Viagens com o Charley*. Trad. Sousa Victorino. 1ª edição: 1962. Porto: Livros do Brasil. 2016.

STRAUVEN, Francis. Aldo Van Eyck – The shape of relativity. Trad. Victor Joseph. 1ª edição: 1982. Amsterdam: Architectura & Natura. 1998.

*Urban Forest*. Ed. Jesko Fezer... [Et Al.]. 1ª edição: 2015. Berlin: Haus der Kulturen der Welt. 2015.

WHYTE, William H. *The Social Life of Small Urban Spaces*. 1ª edição: 1980. New York: Project for Public Spaces. 2004

## REVISTAS e PERIÓDICOS

AYMONINO, Aldo. "Sintomi emergent / Emerging Symptoms" in Lotus nº 130. Milano: Editoriale Lotus. 2007.

CORTÉS, Juan Antonio. "Delirious y Más – I. Las Lecciones del Rascacielos / Delirious and More – I. The Lessons of the Skyscraper" in El Croquis nº 131/132. Madrid: El Croquis editorial. 2006

CORTÉS, Juan Antonio. "Delirious y Más – II. Teoría/Práctica / Delirious and More & III. Theory/Practice" in El Croquis nº 134/135. Madrid: El Croquis editorial. 2007

CORTÉS, Juan Antonio. "Delirious y Más y III. Las Lecciones del Rascacielos / Delirious and More – I. The Lessons of the Skyscraper" in El Croquis nº 131/132. Madrid: El Croquis editorial. 2006

GENDALL, John. "Détruire plutôt que réhabiliter / To destroy rather than transform" in L'Architecture d'Aujourd'hui nº 407. Paris: Escourbiac. 2015.

JANKOVIC, Nikola. "Connexion: Monde = Ville = Musée? / Connection: World = City = Museum?" in L'Architecture d'Aujourd'hui nº 380. Paris: Edipro. 2010.

MARINONI, Giuseppe. "La mediazione della città / Mediation of the City" in Lotus nº 139. Milano: Editoriale Lotus. 2009.

MORENO, Cristina Díaz; GRINDA, Efrén García. "Placeres Cotidianos – una conversación con Anne Lacaton y Jean Philippe Vassal / Everyday Delights – a conversation with Anne Lacaton & Jean Philippe Vassal" in El Croquis nº 177/178. Madrid: El Croquis editorial. 2015.

"Lacaton&Vassal" in Indexnewspaper nº4. 2014.

"Un enseignement à ciel ouvert" in Plan Libre – Le journal de l'architecture en Midi-Pyrénées nº 108. 2013.

INTERNET (todos os sites e vídeos foram revisitados a 06 de Setembro de 2018)

ANDERTON, Frances. *'Excess' Versus 'Relevance' Is an Irrelevant Debate*. 2009. Disponível em: [https://www.huffingtonpost.com/frances-anderton/excess-versus-relevance-i\\_b\\_185295.html?guccounter=1](https://www.huffingtonpost.com/frances-anderton/excess-versus-relevance-i_b_185295.html?guccounter=1)

ARMITAGE, Simon. *A Vision*. Disponível em: <https://genius.com/Simon-armitage-a-vision-annotated>  
*"Architecture Has A Serious Problem Today"*. 2016. Disponível em: <https://www.fastcompany.com/3060135/rem-koolhaas-architecture-has-a-serious-problem-today>

BANDERA, Magda. *Santiago Cirugeda: 'Construir es un ejercicio colectivo'*. 2015. Disponível em: <https://www.lamarea.com/2015/03/02/santiago-cirugeda-construir-es-un-ejercicio-colectivo/>

BRUNEAU, Marie; GENIER, Bertrand. *Christophe Hutin # 1/3 – Africa(s)*. Entrevista a Christophe Hutin. 2013. Disponível em: <http://revue.arcenreve.com/en/article/6/christophe-hutin-13>

BRUNEAU, Marie; GENIER, Bertrand. *Christophe Hutin #2/3 – Learning from Soweto*. Entrevista a Christophe Hutin. 2013. Disponível em: <http://revue.arcenreve.com/en/article/8/christophe-hutin-23>

BRUNEAU, Marie; GENIER, Bertrand. *Christophe Hutin #3/3 – Détroit, USA*. Entrevista a Christophe Hutin. 2013. Disponível em: <http://revue.arcenreve.com/en/article/9/christophe-hutin-33>

CHAN, Carson. *Lacaton & Vassal: Game Changer*. 2013. Disponível em: <https://032c.com/o-architects-where-art-thou-game-changer-lacaton-vassal/>

CAMERON, Sinclair. *The Architect's Dilemma: The Architecture of Excess vs. an Architecture of Relevance*. 2009. Disponível em: [https://www.huffingtonpost.com/cameron-sinclair/the-architects-dilemma-th\\_b\\_185031.html?guccounter=1](https://www.huffingtonpost.com/cameron-sinclair/the-architects-dilemma-th_b_185031.html?guccounter=1)

COELHO, Beatriz Dias. *500 anos depois, o sentido de Utopia não se perdeu*. 2016. Disponível em: <https://acervo.publico.pt/culturaipsilon/noticia/500-anos-depois-o-sentido-de-utopia-nao-se-perdeu-1718282>

*Collective Architectures, a Spanish Revolution?*. Disponível em: <https://www.designboom.com/readers/collective-architectures-a-spanish-revolution/>

*Construire Librement, l'enseignement de Soweto*. Disponível em:

<http://revue.arcenreve.com/en/article/7/construire-librement>

DORNBERG, John. *Nuremberg rebuilt: city at the crossroads*. 1984. Disponível em:

<https://www.nytimes.com/1984/04/08/travel/nuremberg-rebuilt-city-at-the-crossroads.html>

*Espinho adjudica obra que vai transformar canal ferroviário em 'ex-líbris' da cidade*. Jornal Diário de Notícias. 05 de Maio de 2017. Disponível em: <https://www.dn.pt/lusa/interior/espinho-adjudica-obra-que-vai-transformar-canal-ferroviario-em-ex-libris-da-cidade-7208458.html>

FRAMPTON, Kenneth. *Towards an Agonistic Architecture*. 2013. Disponível em:

[https://www.domusweb.it/en/opinion/2013/10/03/\\_towards\\_an\\_agonistic\\_architecture.html](https://www.domusweb.it/en/opinion/2013/10/03/_towards_an_agonistic_architecture.html)

GIBSON, Eleanor. *Cities are "deeply tragic" says Rem Koolhaas*. 2017. Disponível em:

<https://www.dezeen.com/2017/04/24/rem-koolhaas-oma-cities-deeply-tragic-italy-milan/>

HERON, Atrina. *From Bauhaus to Koolhaas*, 1996. Disponível em:

<https://www.wired.com/1996/07/koolhaas/>

HUSTWIT, Gary. *Rem Koolhaas: 'There's Been Very Little Rethinking Of What Cities Can Be'*. 2015.

Disponível em: <https://www.fastcompany.com/3044008/rem-koolhaas-theres-been-very-little-rethinking-of-what-cities-can-be>

KOOLHAAS, Rem. *Imagining the Nothingness*. 1985. Disponível em:

<http://web.mit.edu/4.163J/BOSTON%20SP%202011%20STUDIO/Urban%20Design%20Docs/03.%20Urban%20Design%20Reader/Koolhaas%20Toward%20the%20Contemporary%20City.pdf>

KOOLHAAS, Rem. *The Terrifying Beauty of Twentieth Century*. 1985. Disponível em:

<http://web.mit.edu/4.163J/BOSTON%20SP%202011%20STUDIO/Urban%20Design%20Docs/03.%20Urban%20Design%20Reader/Koolhaas%20Toward%20the%20Contemporary%20City.pdf>

KOOLHAAS, Rem. *Towards the Contemporary City*. Disponível em:

<http://web.mit.edu/4.163J/BOSTON%20SP%202011%20STUDIO/Urban%20Design%20Docs/03.%20Urban%20Design%20Reader/Koolhaas%20Toward%20the%20Contemporary%20City.pdf>

*La Fabrika de la vida*. Disponível em:

<http://www.recetasurbanas.net/v3/index.php/es/component/joomd/proyectos/items/view/lafabrikadetod-alavida>

*LA's people walker is beating loneliness, one step at a time*. 2018. Disponível em:

<https://tribune.com.pk/story/1720263/3-las-people-walker-beating-loneliness-one-step-time/>

LAMSTER, Mark. *Bigger is Better*. 2010. Disponível em: <https://www.dwell.com/article/bigger-is-better-520c181a>

*Learning From: atelier de recherche et d'action en architecture/action studio for research in architecture*. Disponível em: <http://learning-from.over-blog.fr/>

*Learning from Sky 2012*. 2012. Disponível em: <http://learning-from.over-blog.fr/article-learning-from-sky-2012-113155696.html>

LUBOW, Arhur. *Rem Koolhaas Is Not a Starchitect*. 2014. Disponível em: <https://www.wmagazine.com/story/rem-koolhaas-venice-architecture-biennale>

MALLGRAVE, Harry Francis; GOODMAN, David J. *An Introduction to Architectural Theory: 1968 to the Present*. Disponível em: [https://books.google.pt/books?id=uUC7F7gaECQC&pg=PT153&lpg=PT153&dq=la+defense+oma&source=bl&ots=ivvngmTmWe&sig=OJYksmyTmEoS9pSaa2RSjaa2Ss&hl=pt-PT&sa=X&ved=2ahUKEwjCwovb9\\_ncAhUD6KQKHQS4B7k4FBD0ATAEegQIBRAB#v=onepage&q=la%20defense%20oma&f=false](https://books.google.pt/books?id=uUC7F7gaECQC&pg=PT153&lpg=PT153&dq=la+defense+oma&source=bl&ots=ivvngmTmWe&sig=OJYksmyTmEoS9pSaa2RSjaa2Ss&hl=pt-PT&sa=X&ved=2ahUKEwjCwovb9_ncAhUD6KQKHQS4B7k4FBD0ATAEegQIBRAB#v=onepage&q=la%20defense%20oma&f=false)

MALLONEE, Laura. *The unreal, eerie emptiness of china's 'ghost cities'*. 2016. Disponível em: <https://www.wired.com/2016/02/kai-caemmerer-unborn-cities/#slide-x>

*Manifest*. 2017. Disponível em: <http://atlasofplaces.com/MANIFEST-ATLAS-OF-PLACES>

OUROUSSOFF, Nicolai. *Why is Rem Koolhaas the World's Most Controversial Architect?*. 2012. Disponível em: <https://www.smithsonianmag.com/arts-culture/why-is-rem-koolhaas-the-worlds-most-controversial-architect-18254921/>

NOIROT, Julie. *Regards croisés sur l'architecture: Le Corbusier vu par ses photographes*. Sociétés & Représentations. 2010/2 (n° 30). Disponível em: <https://www.cairn.info/revue-societes-et-representations-2010-2-page-15.htm>

PIMLOTT, Mark. *Without and Within: Essays on Territory and the Interior*. Disponível em: [https://books.google.pt/books?id=vfoODcmA9VkC&pg=PA55&lpg=PA55&dq=la+defense+oma&source=bl&ots=\\_6SDzxRrE0&sig=Y2qv3Oe7wiMvZT-0mm8iJW-XB4Q&hl=pt-PT&sa=X&ved=2ahUKEwiW7IDN9\\_ncAhWRDuwKHrACcM4ChDoATAJegQIARAB#v=onepage&q=la%20defense%20oma&f=false](https://books.google.pt/books?id=vfoODcmA9VkC&pg=PA55&lpg=PA55&dq=la+defense+oma&source=bl&ots=_6SDzxRrE0&sig=Y2qv3Oe7wiMvZT-0mm8iJW-XB4Q&hl=pt-PT&sa=X&ved=2ahUKEwiW7IDN9_ncAhWRDuwKHrACcM4ChDoATAJegQIARAB#v=onepage&q=la%20defense%20oma&f=false)

*Recetas Urbanas – La Carpa*. 2015. Disponível em: <https://divisare.com/projects/302735-recetas-urbanas-la-carpa>

RAPOZA, Kenneth. *What Will Become Of China's Ghost Cities?*. 2015. Disponível em: <https://www.forbes.com/sites/kenrapoza/2015/07/20/what-will-become-of-chinas-ghost-cities/#5ff9ab792e7b>

ROBERTS, Nick. *La Défense: From Axial Hierarchy to Field Condition*. 2011. Disponível em: <http://www.aplusu.org/files/small-book-110627-small.pdf>

*Santiago Cirugeda: Architecture in crisis*. 2014. Disponível em: <https://www.aljazeera.com/programmes/rebelarchitecture/2014/08/santiago-cirugeda-architecture-crisis-201485104547883728.html>

*Sean bienvenidos a 'La Carpa - Espacio Artístico'*. 2012. Disponível em: <https://arquitecturascolectivas.net/noticias/sean-bienvenidos-la-carpa-espacio-artistico>

SHEPARD, Wade. *An Update on China's Largest Ghost City - What Ordos Kangbashi Is Like Today*. 2016. Disponível em: <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2016/04/19/an-update-on-chinas-largest-ghost-city-what-ordos-kangbashi-is-like-today/#3399b3982327>

SHEPARD, Wade. *China 2.0: How Upgraded Cities Are Driving the Future of China*. 2016. Disponível em: <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2016/02/23/introducing-china-2-0-how-new-cities-and-districts-will-drive-the-future-china/#5499bf734d31>

SHEPARD, Wade. *China's Largest Ghost City Is Now Almost Completely Full - But There's A Twist*. 2016. Disponível em: <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2016/04/23/chinas-largest-ghost-city-is-now-90-full-but-theres-a-twist/#94994d567c83>

SHEPARD, Wade. *China's Most Infamous 'Ghost City' Is Rising from the Desert*. 2017. Disponível em: <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2017/06/30/ordos-chinas-most-infamous-ex-ghost-city-continues-rising/#1a09c3866877>

SOUSA, Ana Naomi. *How Spain's 'guerrilla architect' is building new hope out of financial crisis*. 2014. Disponível em: <https://www.theguardian.com/cities/2014/aug/18/santiago-cirugeda-guerrilla-architect-spain-seville-financial-crisis>

WHITE, Mason. *Atelier Bow-Wow: Tokyo Anatomy*. 2007. Disponível em: <https://archinect.com/features/article/56468/atelier-bow-wow-tokyo-anatomy>

XAVIER, Ágata. *Anne Lacaton: 'Dar espaço é dar liberdade às pessoas'*. 2017. Disponível em: <http://www.sabado.pt/gps/palco-plataia/artes-plasticas/detalhe/anne-lacaton-dar-espaco-e-dar-liberdade-as-pessoas>

<http://museumunicipaldeespinho.blogspot.com/search/label/Hist%C3%B3ria%20Local>

<https://lacatonvassal.com/>

<http://www.bow-wow.jp/index.html>

<https://www.ladefense.fr/en/history-place>

<http://www.recetasurbanas.net/v3/index.php/es/ini>

<https://arquitecturascolectivas.net/>

<https://www.thepeoplewalker.com/join-the-movement>

## VÍDEOS

*Art, Anastomose et Territoire: Sur le vivant et l'urbanisme...le déjà là par Christophe Hutin.* 2012. Vídeo.

Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=0YZYw6-ZqY8BUDDS>,

*Atelier Bow Wow.* 2017. Vídeo. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=iqUIVPKyTGU>

*Christophe Hutin Architecte : Salle des fêtes du Grand-Parc.* 2014. Vídeo. Disponível em:

<https://www.youtube.com/watch?v=E11iGC6a4Nk>

*Christophe Hutin, construire hors des chemins battus.* 2011. Vídeo. Disponível em:

<https://www.youtube.com/watch?v=TI7d4UArjuY>

*LA's people walker is beating loneliness, one step at a time.* Vídeo. 2018. Disponível em:

[https://www.youtube.com/watch?v=ZIAAot\\_7x0I](https://www.youtube.com/watch?v=ZIAAot_7x0I)

*Rem Koolhaas - The Future of The Way We Live, Love and Work.* 2016. Vídeo. Disponível em:

<https://www.youtube.com/watch?v=Zv9CEO7pApg>

*UDK TUESDAY 171 Christophe Hutin.* 2016. Vídeo. Disponível em:

[https://www.youtube.com/watch?v=KKQ0\\_gG04L0](https://www.youtube.com/watch?v=KKQ0_gG04L0)





## APÊNDICE 1 | TEXTOS-MEMÓRIA





## CARTA 12 | Carta de trabalho

Esta carta é o elemento móvel neste trabalho académico. Como é possível observar, a partir da legenda escrita, a intenção desta carta foi a catalogação dos diferentes espaços, serviços, equipamentos, apropriações e habitações existentes na cidade. Desta forma, foi possível ter uma melhor percepção da realidade existente, face um elemento escolhido. Ao percorrer a cidade, de forma a criar esta mesma carta, foi-me possível ter uma melhor imagem deste caso de estudo, observando detalhes, relações, rotinas e dinâmicas associadas aos diferentes espaços e zonas. O seu resultado permitiu desenvolver outras cartas, pensamentos e possibilidades de resolução face a problemas sentidos na cidade.



## CARTA 13 | Propósito político para a área 8 [alameda 8]

Nesta planta é possível perceber o projecto de intervenção vencedor para a área 8 [alameda 8]. Observando-o, é possível destacar seis elementos, a partir das diferentes cores adoptadas: o verde, simbolizando os espaços que terão o elemento árvore em predominância; cinzento escuro, que representa a materialidade adoptada para as vias de circulação; cinzento-escuro para zonas de estar, como pequenas praças ou largos; laranja, que aponta a ciclovia que irá percorrer todo o comprimento da cidade; azul-escuro, revelando espelhos de água que irão pontuar a faixa de intervenção em diferentes momentos; preto, representando as duas praças principais neste projecto de requalificação. A Norte, a praça do casino, de relação directa com o troço pedonal da rua 19, e mais a Sul a praça com relação e intervenção na capela Santa Maria Maior. Finalmente, a vermelho estão localizados dois novos equipamentos. Junto à estação ferroviária já existente, um posto de turismo, equipado com cozinha, instalações sanitárias, vestiário e arrumos, zona expositiva e de cafetaria e na zona Sul uma estrutura permeável, apelidada “pala de betão” que, equipada com as infra-estruturas necessárias à criação de programas temporários, albergará actividades expositivas, eventos, feiras, mercados sazonais ou congressos.



## CARTA 14 | Leitura da cidade

Numa primeira abordagem à cidade, foi tentado, num primeiro plano, perceber quais os equipamentos existentes e de que forma é que os mesmos se relacionam entre si, a partir de distâncias, acessos e zonas onde estão instalados. Foram também separados pelos diferentes programas apresentados, de modo à interpretação ser mais visual e imediata (laranja: espaços culturais; verde: espaços educativos; rosa: espaços desportivos; azul-escuro: espaços administrativos; castanho: espaços religiosos; azul-claro: espaços de saúde; amarelo: tribunal municipal; roxo: estação e apeadeiro ferroviários). Sentida uma centralização dos principais equipamentos na zona Nascente, e um acesso confuso a outros, foi pensada a necessidade de se criar uma rede viária principal, de forma a unir os diferentes equipamentos e libertar o centro da realidade poluente em que se encontra. Da mesma forma, foi pensado o melhoramento estético dos edifícios que delimitariam estas mesmas vias, a partir de princípios projectivos como os elaborados pelo escritório Lacaton&Vassal [ver Carta reconstruir na cidade], cativando investimentos futuros e dinamizando outras zonas que não a Central. Por fim, a indicação, a ser desenvolvida posteriormente, de seis momentos a necessitar de uma solução projectiva (pintados a cheio com grafite cinzenta).



## CARTA 15 | Pensamento sobre novas dinâmicas na cidade

Neste desenho, foi importante perceber quais as dinâmicas da cidade e sua identidade, a partir das ruas, mais do que os quarteirões. Como é visível, o pensamento de um possível anel viário que una diferentes zonas da cidade sem que, com isso, seja necessária a entrada de automóveis – ou pelo menos reduzir na quantidade excessiva sentida diariamente – na cidade continua a ser estudado. A zona pintada no centro da imagem é a área escolhida para albergar esta ideia de menor fluxo de transportes individuais, uma vez que a circunscrevê-la, encontram-se ruas importantes que ligam diferentes momentos da cidade. A par desta ideia, foram também pensados espaços de estacionamento automóvel espalhados pela cidade, no exterior do anel, de forma a que seja mais prática e próxima a deslocação entre os referidos espaços e o local de destino. De salientar também a procura de novos momentos na cidade que poderão acrescentar novas relações na e entre a comunidade. Para isso continuam a ser estudado os equipamentos de lazer já existentes, observando as suas diferentes identidades e usos.



## CARTA 16 | Relação rua – equipamento

O tema da rua continua a ser explorado neste estudo gráfico. São visíveis diferentes estudos de possibilidades a adoptar, assim como o carácter que cada uma ocuparia – referência às diferentes formas de representação utilizadas. A indicação dos principais equipamentos permite a percepção da sua localização, face às ruas adjacentes, sendo que devido à importância destes espaços, as mesmas desenvolvem graus de importância consonantes. Destaca-se, a lilás, o núcleo urbano entre as ruas 20 e 8, 15 e 25, que actualmente possui uma materialidade diferente, no que diz respeito aos passeios, ruas e mobiliário urbano. Com esta distinção visual, Espinho assume o seu centro urbano. Todavia, o mesmo deve ser expandido, daí haver indicação de outras ruas com a possibilidade de, também elas, assumirem esta mesma materialidade. É importante ressaltar a indicação de duas novas fracções viárias, nas ruas 8 e 4, criando melhores ligações com vias de maior fluxo automóvel e de contacto mais directo com equipamentos existentes, como é o caso do Museu Municipal e FACE – Fórum de Arte e Cultura de Espinho. Neste desenho são ainda visíveis as intenções de desenvolver três novos espaços de lazer e convívio na cidade, assim como a criação de três passagens superiores para peões transversais à linha ferroviária existente, duas a Sul da cidade e uma a Norte (também projectada no concurso vencedor para a ReCaFE).




## CARTA 17 | Três tipologias de vias em Espinho

Este desenho foca-se com especial atenção nas diferentes tipologias criadas para a cidade, e isto porque devido à realidade existente – muita circulação automóvel e consequente poluição atmosférica – existe a necessidade de criar alternativas para Espinho. Desta forma, foram desenvolvidos três tipos de vias: as principais, pintadas a roxo; secundárias, pintadas a azul; as terciárias, pintadas a verde. Desenhado a roxo, é possível observar um elemento de circunscrição no centro urbano da cidade, na confluência das ruas 62, 8, 33 e avenida 24. Na mesma categoria encontram-se ainda as ruas 19 [troço pedonal incluído], 15, 4 e 41 e a avenida 32. A azul, observam-se três vias que apresentam actualmente um carácter viário importante na cidade, mas que face à sua localização, têm que adoptar algum tipo de estratégias de diminuição do tráfego, por se encontrarem ou dentro do anel delimitador do centro urbano (ruas 20 e 23) ou porque se encontram em grande proximidade com elementos naturais e de actividade pedonal (rua 2 em contacto com a marginal). Da mesma forma, foram pensadas diferentes materialidades e uso do elemento árvore nas três tipologias, elevando visualmente as suas dinâmicas e diferenças. Os espaços preenchidos a verde-claro representam as zonas verdes existentes na cidade, e a vermelho as zonas verdes a serem acrescentadas na cidade.



## CARTA 18 | Rua, árvore, equipamentos e espaços de estar e lazer

Este estudo vem em concordância com o esquema apresentado [p. 115 ], onde são enunciados três elementos que mostram ser essenciais no caso de estudo aqui apresentado, sendo que, os três encontram-se em concordância urbana generalizada, e isto porque influenciam mutuamente o comportamento da comunidade. Assim, na primeira carta (a preto e branco) são desenhadas todas as vias com árvores e espaços de estar com elementos verdes associados. De notar que a dimensão e espécie da árvore em questão seria tida em conta, dependendo da tipologia da via a ser plantada. No desenho que lhe sobrepõe, com manchas vermelhas, estão representados todos os equipamentos e serviços principais existentes na cidade, sendo que no terceiro desenho, são relevados os equipamentos culturais e desportivos, assim como espaços de estar existentes na cidade, como a praça-jardim do Largo dos Combatentes da Grande Guerra.




## CARTA 19 | Momentos vazios ou abandonados na cidade

No presente desenho foram realizados novos estudos à cidade de Espinho. Voltando a olhar para a cidade, e numa tentativa de perceber melhor o quarteirão, o seu papel junto à comunidade e a realidade presente na escala urbana, foi necessário voltar a percorrer a cidade, assinalando momentos vazios ou abandonados, construídos e não construídos. A planta mapeia estes mesmos espaços, ressaltando que alguns podem não estar representados, face à vedação alta e incógnita visual do seu interior. Todavia, a grande quantidade de momentos encontrados – os desenhos a linha representam espaços vazios e os pintados têm habitação abandonada – levou ao pensamento da necessidade de uma resposta aos mesmos, a partir das carências e desejos da comunidade.



## CARTA 20 | Lote, miolo e quarteirão – estudos de uma nova imagem para Espinho

Face ao estudo de identificação de espaços vazios e abandonados na cidade, considerou-se pertinente a sua análise e agrupamento (só os vazios, sem construção), tendo em vista questões como a localização, relação ou não com a rua, carácter e dimensão. Assim, estão assinalados a roxo as parcelas vazias de um quarteirão, a rosa os miolos dos quarteirões, a laranja largos e praças existentes ou a ser criadas e a verde, grandes áreas vazias. Posteriormente, e como é visível nos pequenos esboços criados [ver pp. 127 – 131  ] foram pensados diferentes espaços para o convívio da comunidade, destacando-se os desenhados para as gerações mais novas, com diferentes espaços de brincar (neste estudo, o arquitecto Aldo van Eyck teve um papel muito importante na percepção da importância e tratamento destes locais na cidade).



## CARTA 21 | Uma nova imagem para Espinho – estudo de espaços comunitários na cidade

Este último desenho reflecte um estudo em três momentos da cidade, sendo que a zona Sul, pela existência de convergência de duas linhas ferroviárias, resultando em espaços sobranceiros entre as mesmas e as construções existentes, foi a que necessitou de mais análise. Espinho é uma cidade que integra diferentes gentes, profissões, classes sociais e rotinas. Existem deficiências no que diz respeito a zonas de lazer e convívio – que serão tratadas nos espaços vazios espalhados pela cidade e na área 8 [alameda 8] – mas também em espaços que provoquem iniciativas e actividades para e da comunidade. Dessa forma, foram pensados lugares (representados a cinzento-escuro) que serão, acima de tudo, para o indivíduo e grupo. A partir de iniciativas camarárias, como a rentabilização de espaços ao abandono para o cultivo de produtos agrícolas, de actividades de lazer temporárias que atraiam outras gentes, sinergias com espaços recreativos variados, comércio que ajudem na dinâmica do local, entre outros, desenvolver-se-ão novos ritmos na cidade, novos usufrutos de espaços vazios, que actualmente produzem indiferença ou insegurança e insalubridade. Por fim, explica-se que foram criados novos edifícios de habitação na zona Sul, com uma imagem renovada e em conformidade com o existente e sua tradição, assim como três praças necessárias a situações com grande actividade populacional.

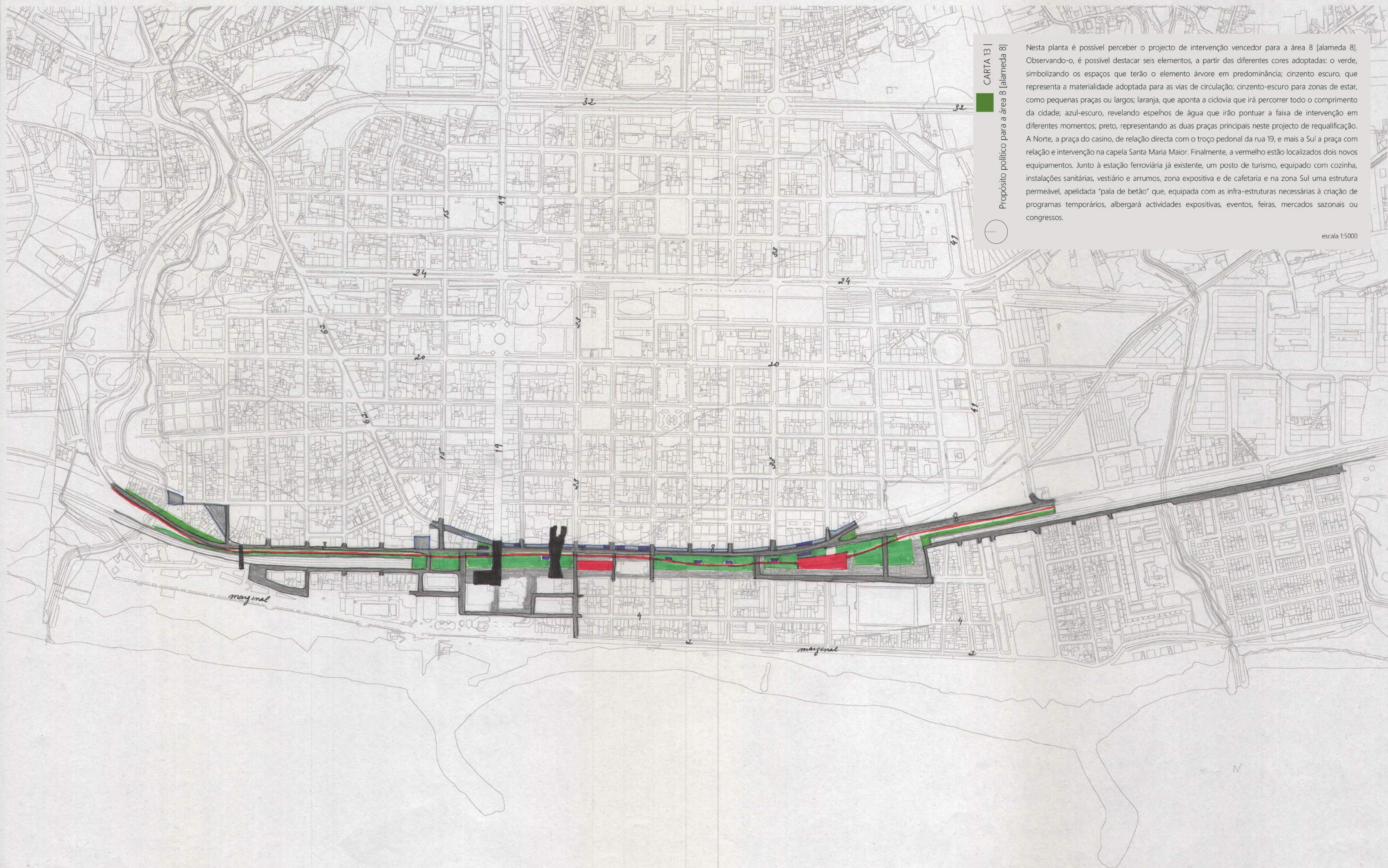




## APÊNDICE 2 | PROSPECTIVA, CARTAS E DESENHOS







CARTA 13 |  
Propósito político para a área 8 [alameda 8]

Nesta planta é possível perceber o projecto de intervenção vencedor para a área 8 [alameda 8]. Observando-o, é possível destacar seis elementos, a partir das diferentes cores adoptadas: o verde, simbolizando os espaços que terão o elemento árvore em predominância; cinzento escuro, que representa a materialidade adoptada para as vias de circulação; cinzento-escuro para zonas de estar, como pequenas praças ou largos; laranja, que aponta a ciclovia que irá percorrer todo o comprimento da cidade; azul-escuro, revelando espelhos de água que irão pontuar a faixa de intervenção em diferentes momentos; preto, representando as duas praças principais neste projecto de requalificação. A Norte, a praça do casino, de relação directa com o troço pedonal da rua 19, e mais a Sul a praça com relação e intervenção na capela Santa Maria Maior. Finalmente, a vermelho estão localizados dois novos equipamentos. Junto à estação ferroviária já existente, um posto de turismo, equipado com cozinha, instalações sanitárias, vestiário e arrumos, zona expositiva e de cafetaria e na zona Sul uma estrutura permeável, apelidada "pala de betão" que, equipada com as infra-estruturas necessárias à criação de programas temporários, albergará actividades expositivas, eventos, feiras, mercados sazonais ou congressos.

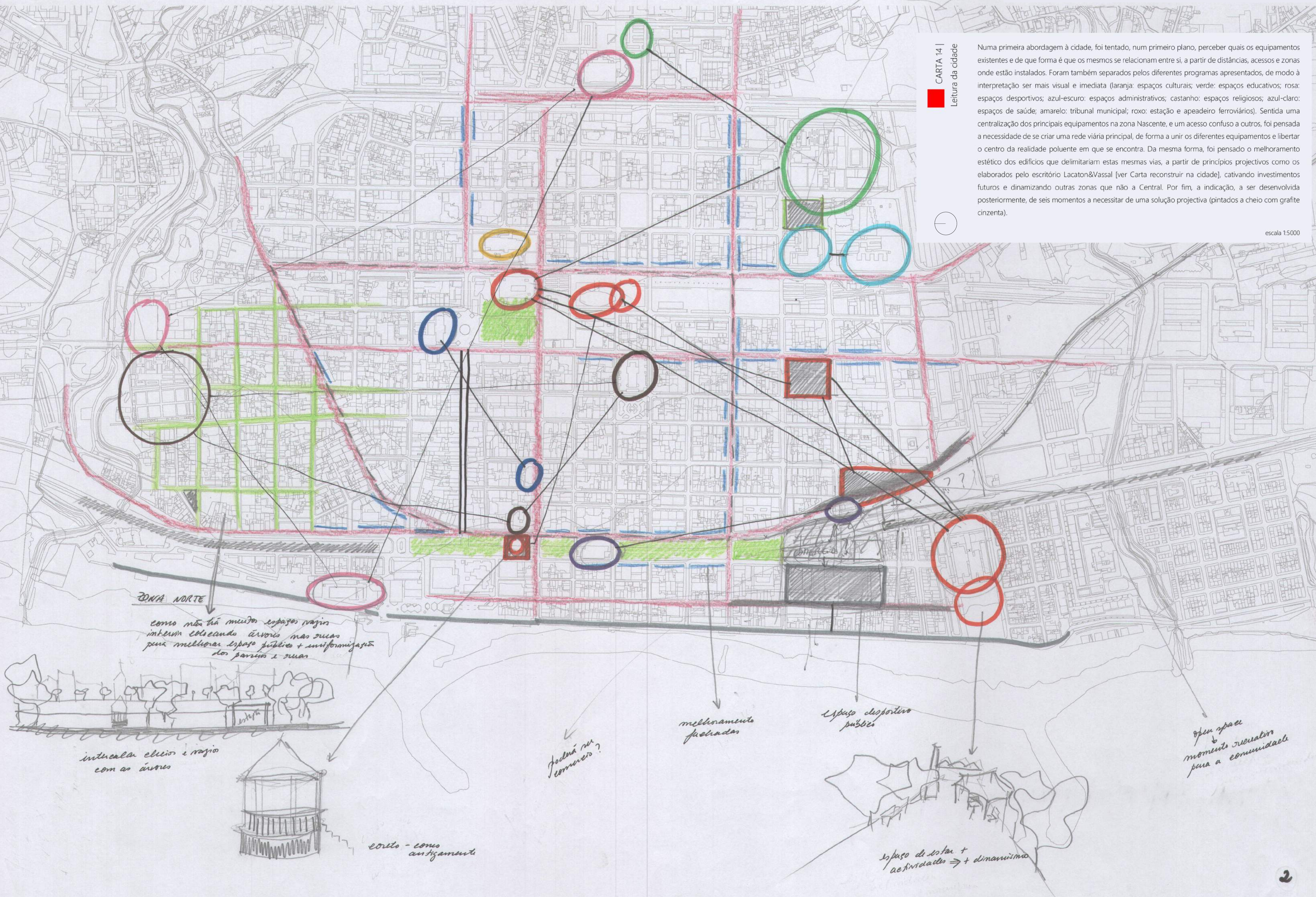
escala 1:5000



**CARTA 14 |**  
**Leitura da cidade**

Numa primeira abordagem à cidade, foi tentado, num primeiro plano, perceber quais os equipamentos existentes e de que forma é que os mesmos se relacionam entre si, a partir de distâncias, acessos e zonas onde estão instalados. Foram também separados pelos diferentes programas apresentados, de modo à interpretação ser mais visual e imediata (laranja: espaços culturais; verde: espaços educativos; rosa: espaços desportivos; azul-escuro: espaços administrativos; castanho: espaços religiosos; azul-claro: espaços de saúde; amarelo: tribunal municipal; roxo: estação e apeadeiro ferroviários). Sentida uma centralização dos principais equipamentos na zona Nascente, e um acesso confuso a outros, foi pensada a necessidade de se criar uma rede viária principal, de forma a unir os diferentes equipamentos e libertar o centro da realidade poluente em que se encontra. Da mesma forma, foi pensado o melhoramento estético dos edifícios que delimitariam estas mesmas vias, a partir de princípios projectivos como os elaborados pelo escritório Lacaton&Vassal [ver Carta reconstruir na cidade], cativando investimentos futuros e dinamizando outras zonas que não a Central. Por fim, a indicação, a ser desenvolvida posteriormente, de seis momentos a necessitar de uma solução projectiva (pintados a cheio com grafite cinzenta).

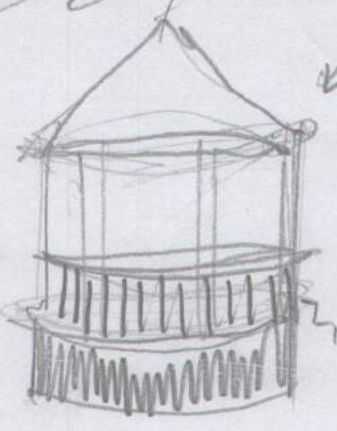
escala 1:5000



**ZONA NORTE**

como não há muito espaço vagio  
 interior colocando árvores nas ruas  
 para melhorar espaço público + uniformização  
 dos pavimentos e ruas

introduzir elos e vagio  
 com as árvores



corito - como  
 antigamente

podem ser  
 comerciais?

melhoramento  
 fachadas

espaço desportivo  
 público

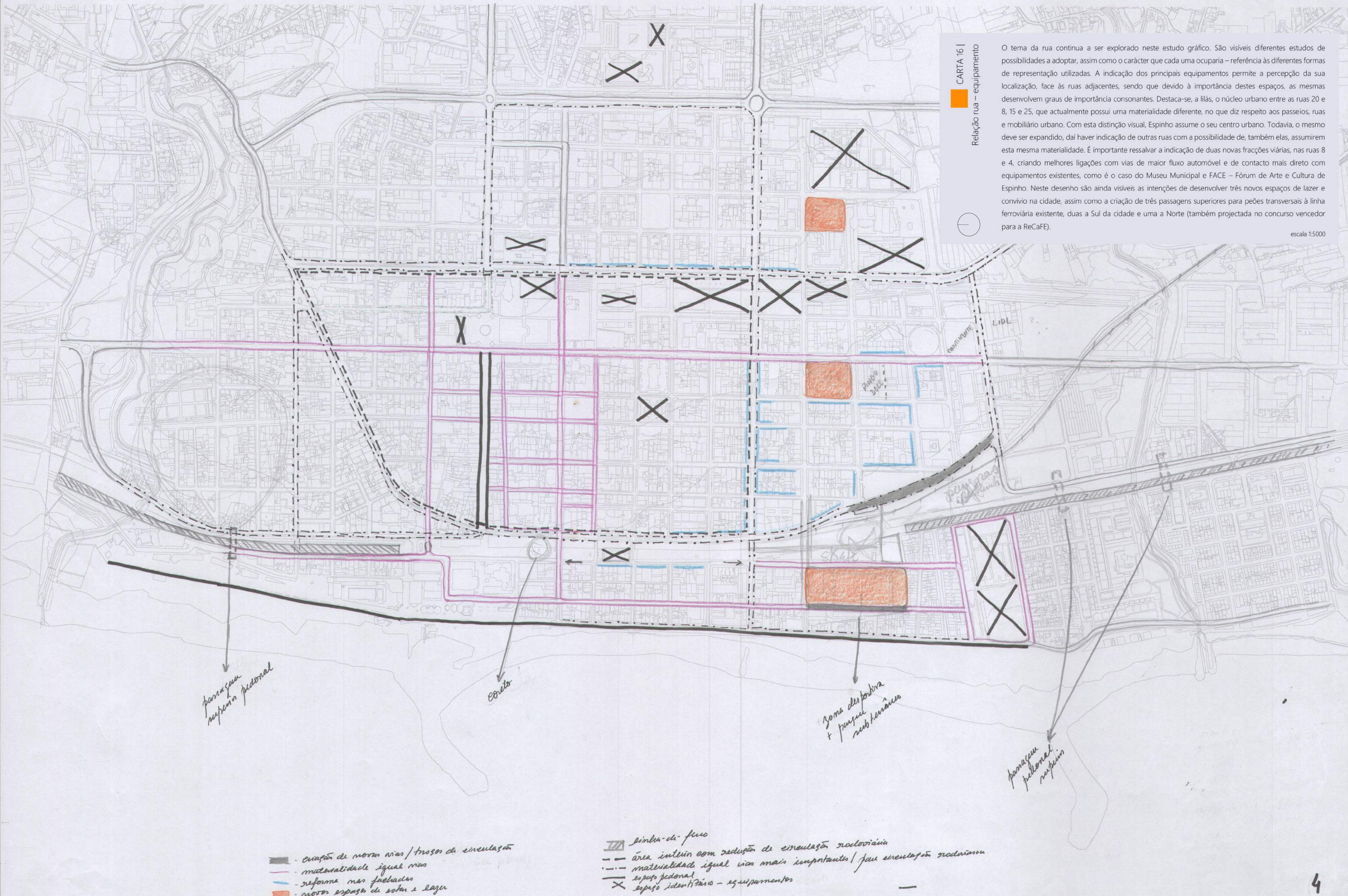
open space  
 + momentos recreativos  
 para a comunidade

espaço de estar +  
 actividades => + dinamismo









- criação de novos vias / troços de enclausura
- materialidade igual ruas
- reforma nas fachadas
- novos espaços de estar e lazer

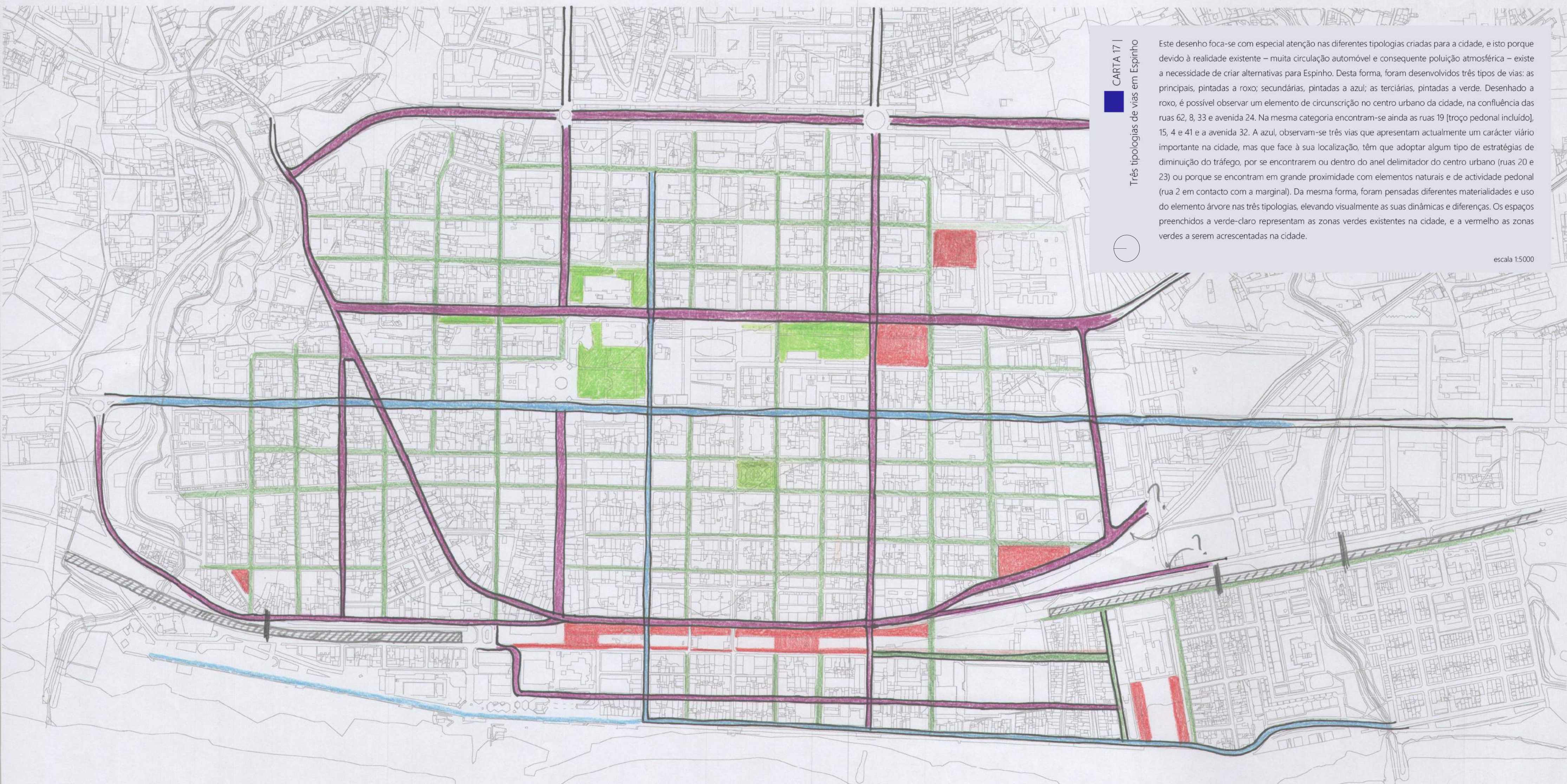
- linha de fluxo
- área incluída com redução de circulação rodoviária
- materialidade igual vias mais importantes / para enclausura rodoviária
- espaço pedonal
- espaço identitário - equipamentos

CARTA 16 |  
Relação rua - equipamento

O tema da rua continua a ser explorado neste estudo gráfico. São visíveis diferentes estudos de possibilidades a adoptar, assim como o carácter que cada uma ocuparia – referência às diferentes formas de representação utilizadas. A indicação dos principais equipamentos permite a percepção da sua localização, face às ruas adjacentes, sendo que devido à importância destes espaços, as mesmas desenvolvem graus de importância consonantes. Destaca-se, a Ilhas, o núcleo urbano entre as ruas 20 e 8, 15 e 25, que actualmente possui uma materialidade diferente, no que diz respeito aos passeios, ruas e mobiliário urbano. Com esta distinção visual, Espinho assume o seu centro urbano. Todavia, o mesmo deve ser expandido, daí haver indicação de outras ruas com a possibilidade de, também elas, assumirem esta mesma materialidade. É importante ressaltar a indicação de duas novas fracções viárias, nas ruas 8 e 4, criando melhores ligações com vias de maior fluxo automóvel e de contacto mais directo com equipamentos existentes, como é o caso do Museu Municipal e FACE – Fórum de Arte e Cultura de Espinho. Neste desenho são ainda visíveis as intenções de desenvolver três novos espaços de lazer e convívio na cidade, assim como a criação de três passagens superiores para peões transversais à linha ferroviária existente, duas a Sul da cidade e uma a Norte (também projectada no concurso vencedor para a ReCaFE).

escala 1:5000





CARTA 17 |

Três tipologias de vias em Espinho

Este desenho foca-se com especial atenção nas diferentes tipologias criadas para a cidade, e isto porque devido à realidade existente – muita circulação automóvel e consequente poluição atmosférica – existe a necessidade de criar alternativas para Espinho. Desta forma, foram desenvolvidos três tipos de vias: as principais, pintadas a roxo; secundárias, pintadas a azul; as terciárias, pintadas a verde. Desenhado a roxo, é possível observar um elemento de circunscrição no centro urbano da cidade, na confluência das ruas 62, 8, 33 e avenida 24. Na mesma categoria encontram-se ainda as ruas 19 [troço pedonal incluído], 15, 4 e 41 e a avenida 32. A azul, observam-se três vias que apresentam actualmente um carácter viário importante na cidade, mas que face à sua localização, têm que adoptar algum tipo de estratégias de diminuição do tráfego, por se encontrarem ou dentro do anel delimitador do centro urbano (ruas 20 e 23) ou porque se encontram em grande proximidade com elementos naturais e de actividade pedonal (rua 2 em contacto com a marginal). Da mesma forma, foram pensadas diferentes materialidades e uso do elemento árvore nas três tipologias, elevando visualmente as suas dinâmicas e diferenças. Os espaços preenchidos a verde-claro representam as zonas verdes existentes na cidade, e a vermelho as zonas verdes a serem acrescentadas na cidade.

escala 1:5000


- linha de comboio à superfície
- vias principais (fora do anel) com árvores
- vias secundárias (dentro do anel) com árvores
- vias terciárias (dentro e fora do anel) com árvores
- zonas/espços com grande quantidade de árvores / jardins ou praças
- zonas verdes a fazer → projectar.

- abertos e fechados
- tamanho, altura, estrutura, padaria
- centros ao longo das ruas
- open space
- não utilidade / ineficiência
- pavimento, forma e aspecto fechados, árvores nas ruas, cores no pavimento.
- equalização de oportunidades
- para os habitantes, clareza de imagem, não projectar espaços de abandono
- vegetação e fechados semelhantes com continuidade a um nó
- hierarquização visual das ruas





CARTA 18 |  
Rua, árvore, equipamentos e espaços de estar e lazer

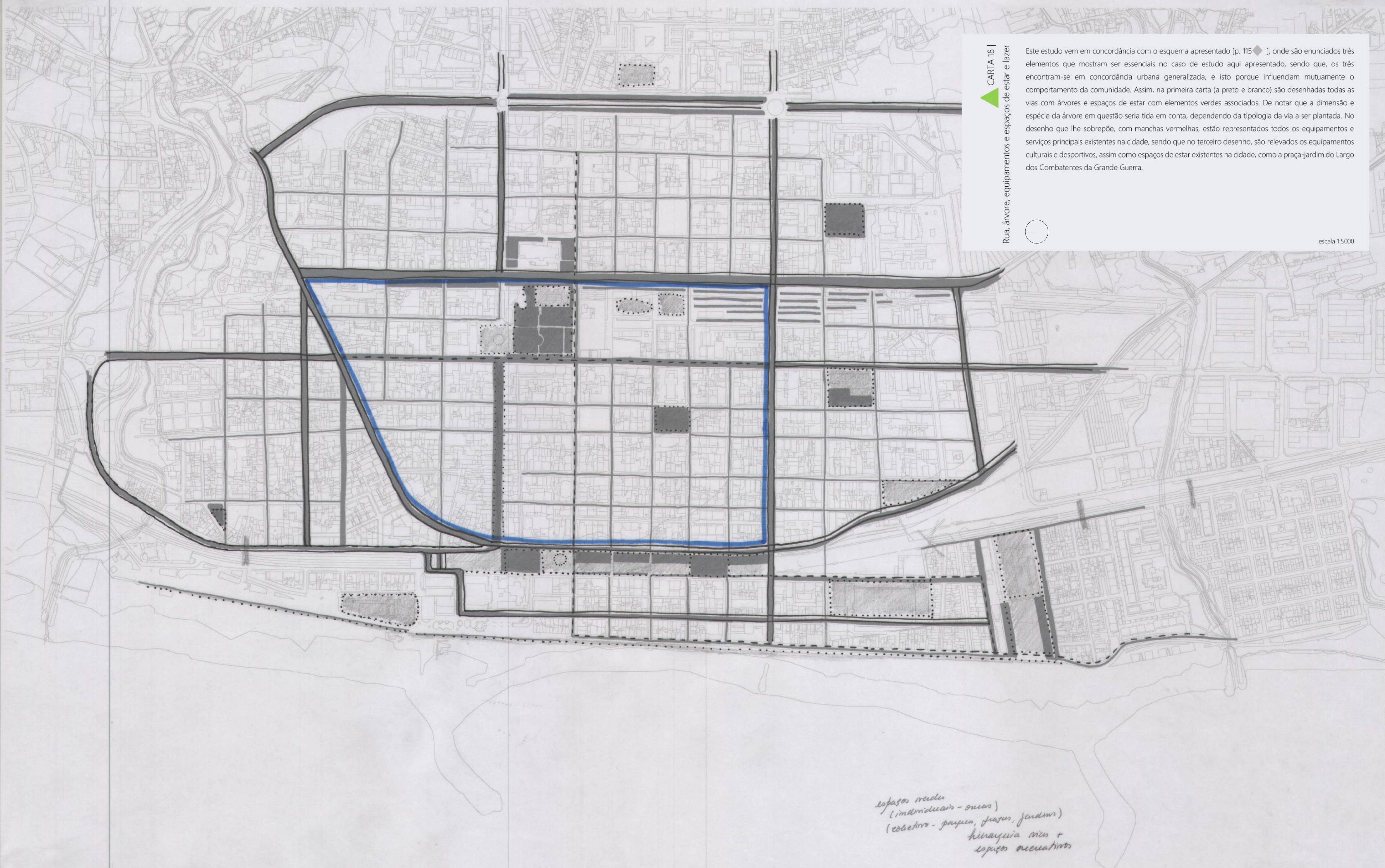
Este estudo vem em concordância com o esquema apresentado [p. 115  ], onde são enunciados três elementos que mostram ser essenciais no caso de estudo aqui apresentado, sendo que, os três encontram-se em concordância urbana generalizada, e isto porque influenciam mutuamente o comportamento da comunidade. Assim, na primeira carta (a preto e branco) são desenhadas todas as vias com árvores e espaços de estar com elementos verdes associados. De notar que a dimensão e espécie da árvore em questão seria tida em conta, dependendo da tipologia da via a ser plantada. No desenho que lhe sobrepõe, com manchas vermelhas, estão representados todos os equipamentos e serviços principais existentes na cidade, sendo que no terceiro desenho, são relevados os equipamentos culturais e desportivos, assim como espaços de estar existentes na cidade, como a praça-jardim do Largo dos Combatentes da Grande Guerra.




escala 1:5000

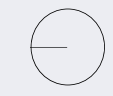
espaços verdes  
(individuais - ruas)  
(colectivos - parques, jardins)





CARTA 18 |  
Rua, árvore, equipamentos e espaços de estar e lazer

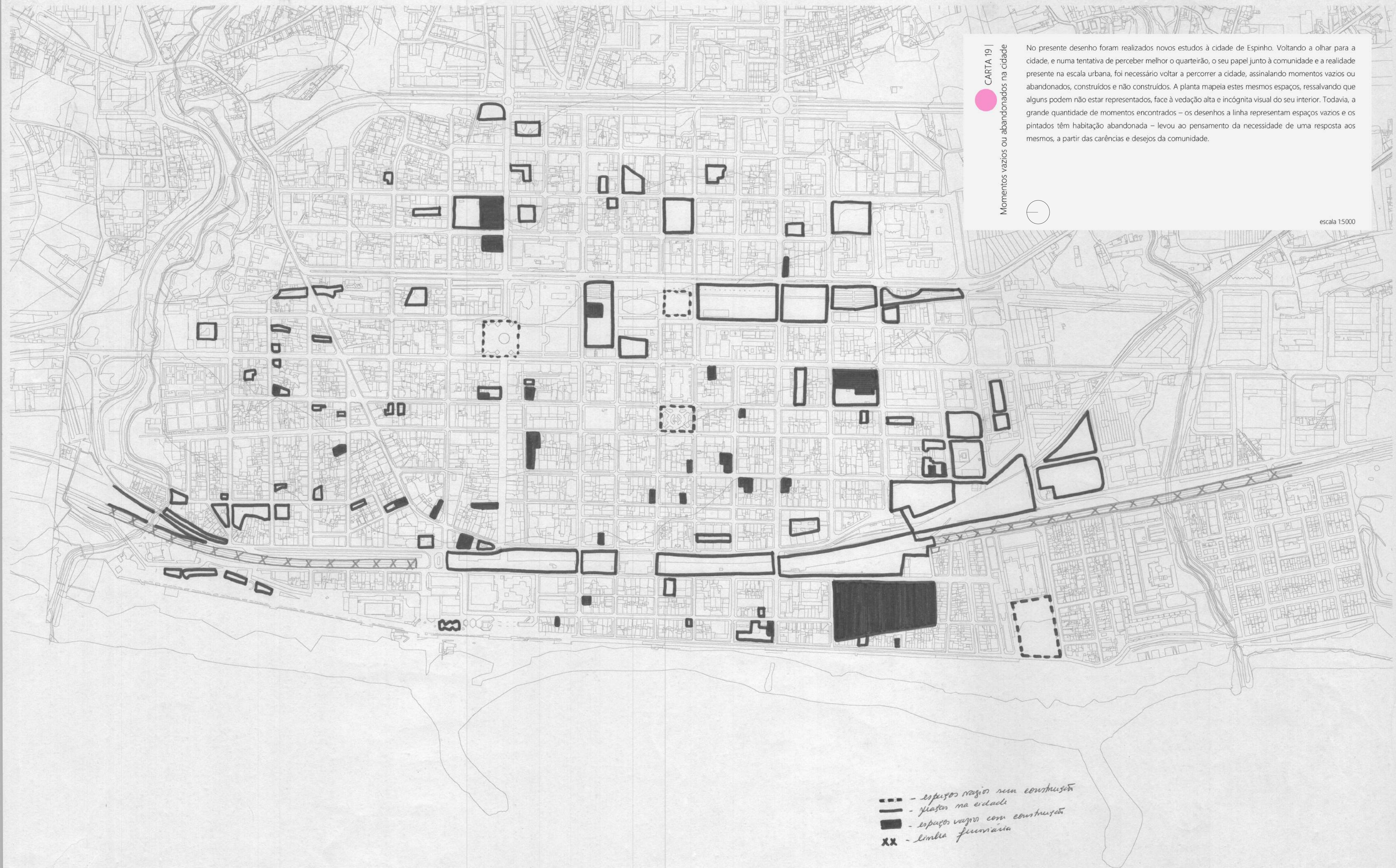
Este estudo vem em concordância com o esquema apresentado [p. 115 ], onde são enunciados três elementos que mostram ser essenciais no caso de estudo aqui apresentado, sendo que, os três encontram-se em concordância urbana generalizada, e isto porque influenciam mutuamente o comportamento da comunidade. Assim, na primeira carta (a preto e branco) são desenhadas todas as vias com árvores e espaços de estar com elementos verdes associados. De notar que a dimensão e espécie da árvore em questão seria tida em conta, dependendo da tipologia da via a ser plantada. No desenho que lhe sobrepõe, com manchas vermelhas, estão representados todos os equipamentos e serviços principais existentes na cidade, sendo que no terceiro desenho, são relevados os equipamentos culturais e desportivos, assim como espaços de estar existentes na cidade, como a praça-jardim do Largo dos Combatentes da Grande Guerra.



escala 1:5000

*espaços verde  
(individuais - ruas)  
(coletivo - parques, jardins, jardins)  
hierarquia mais +  
espaços recreativos*





CARTA 19 |  
Momentos vazios ou abandonados na cidade

No presente desenho foram realizados novos estudos à cidade de Espinho. Voltando a olhar para a cidade, e numa tentativa de perceber melhor o quarteirão, o seu papel junto à comunidade e a realidade presente na escala urbana, foi necessário voltar a percorrer a cidade, assinalando momentos vazios ou abandonados, construídos e não construídos. A planta mapeia estes mesmos espaços, ressaltando que alguns podem não estar representados, face à vedação alta e incógnita visual do seu interior. Todavia, a grande quantidade de momentos encontrados – os desenhos a linha representam espaços vazios e os pintados têm habitação abandonada – levou ao pensamento da necessidade de uma resposta aos mesmos, a partir das carências e desejos da comunidade.



escala 1:5000

- - - - - espaços vazios em construção
- - - - - espaços na cidade
- - - - - espaços vazios com construção
- xx - linha ferroviária





CARTA 20 |

Lote, miolo e quarteirão  
estudos de uma nova imagem para Espinho

Face ao estudo de identificação de espaços vazios e abandonados na cidade, considerou-se pertinente a sua análise e agrupamento (só os vazios, sem construção), tendo em vista questões como a localização, relação ou não com a rua, carácter e dimensão. Assim, estão assinalados a roxo as parcelas vazias de um quarteirão, a rosa os miolos dos quarteirões, a laranja largos e praças existentes ou a ser criadas e a verde, grandes áreas vazias. Posteriormente, e como é visível nos pequenos esquiços criados [ver pp. 127 – 131] foram pensados diferentes espaços para o convívio da comunidade, destacando-se os desenhados para as gerações mais novas, com diferentes espaços de brincar (neste estudo, o arquitecto Aldo van Eyck teve um papel muito importante na percepção da importância e tratamento destes locais na cidade).



escala 1:5000

miolo de quarteirões  
lote quarteirões  
quarteirões  
praças





CARTA 21 |  
 Uma nova imagem para Espinho  
 estudo de espaços comunitários na cidade

Este último desenho reflecte um estudo em três momentos da cidade, sendo que a zona Sul, pela existência de convergência de duas linhas ferroviárias, resultando em espaços sobrando entre as mesmas e as construções existentes, foi a que necessitou de mais análise. Espinho é uma cidade que integra diferentes gentes, profissões, classes sociais e rotinas. Existem deficiências no que diz respeito a zonas de lazer e convívio – que serão tratadas nos espaços vazios espalhados pela cidade e na área 8 [alameda 8] – mas também em espaços que provoquem iniciativas e actividades para e da comunidade. Dessa forma, foram pensados lugares (representados a cinzento-escuro) que serão, acima de tudo, para o indivíduo e grupo. A partir de iniciativas camarárias, como a rentabilização de espaços ao abandono para o cultivo de produtos agrícolas, de actividades de lazer temporárias que atraiam outras gentes, sinergias com espaços recreativos variados, comércios que ajudem na dinâmica do local, entre outros, desenvolver-se-ão novos ritmos na cidade, novos usufrutos de espaços vazios, que actualmente produzem indiferença ou insegurança e insalubridade. Por fim, explica-se que foram criados novos edifícios de habitação na zona Sul, com uma imagem renovada e em conformidade com o existente e sua tradição, assim como três praças necessárias a situações com grande actividade populacional.

escala 1:5000